

ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER 2019 (EMEF 2019)

La mobilitat a Barcelona

Juny de 2020

PRESENTACIÓ	6
MARC DE REFERÈNCIA	10
LA MOBILITAT A BARCELONA	12
1 Característiques bàsiques de la mobilitat a Barcelona	13
1.1 Dades generals	13
2 Motiu del desplaçament	14
2.1 Dades generals	14
2.2 Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut	15
3 Mode de transport	17
3.1 Dades generals	17
3.2 Mode de transport segons tipus de recorregut	18
3.3 Particularitats de la mobilitat en transport privat	20
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	26
4.1 Dades generals	26

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA	27
1 Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents a Barcelona	28
1.1 Perfils de mobilitat	28
1.2 Mobilitat de les persones residents segons tipus de recorregut	30
2 Motiu del desplaçament	31
2.1 Dades generals	31
2.2 Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut	34
3 Mode de transport	35
3.1 Dades generals	35
3.2 Mode de transport segons tipus de recorregut	39
3.3 Multimodalitat i cadenes modals	40
3.4 Lloc d'aparcament del vehicle privat	42
4 Motiu de desplaçament i mode de transport	47
5 El temps de la mobilitat	48
5.1 Distribució horària dels desplaçaments	48
5.2 Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	52
6 La mobilitat segons segments de població	56
6.1 Grau de mobilitat	56
6.2 Pautes de mobilitat segons segments de població	57
7 Dinàmiques territorials segons districte de residència	62
7.1 Origen i destinació dels desplaçaments de les persones residents	62

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA	63
1 Ús subjectiu dels modes de transport	64
1.1 Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport	64
2 Valoració dels mitjans de transport	68
2.1 Dades generals	68
2.2 Segons el nivell d'ús subjectiu	69
3 Avaluació de la xarxa de transport públic	70
3.1 Segons variables territorials	70
3.2 Segons variables sociodemogràfiques	71
4 Condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat	72
4.1 Condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat ocupacional	72
4.2 Condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat personal	74
5 Percepció de seguretat al transport públic	76
5.1 Opinió sobre la freqüència de determinades situacions	76
5.2 Por de patir els següents fets al transport públic	78
5.3 Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic	80
5.4 Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic	82

COMPARATIVA TEMPORAL 2009-2019	84
1 La mobilitat a Barcelona	86
1.1 Dades generals	86
1.2 Ràtio públic/privat	87
1.3 Durada mitjana percebuda dels desplaçaments	88
1.4 Ràtio d'atracció i emissió (RAE)	89
1.5 Índex d'obertura (IO)	90
2 La mobilitat de les persones residents a Barcelona	91
2.1 Dades generals	91
2.2. Motiu del desplaçament	93
2.3. Mode de transport	94
2.4. Ràtio públic/privat	95
2.5. Ocupació del cotxe	96
2.6. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu	97
2.7. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport	98
2.8. Autocontenció municipal	99
FITXA TÈCNICA	100
QÜESTIONARI	105

PRESENTACIÓ

- L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística de periodicitat anual, promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Va iniciar-se el 2003 i des del 2014 és estadística oficial.
- L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2019, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) de 16 i més anys.
- El treball de camp es va dur a terme durant els mesos de setembre, octubre i va finalitzar a finals de novembre
- L'informe consta dels següents blocs:

BLOC 1. MARC DE REFERÈNCIA

- Contextualització d'algunes característiques territorials i de la situació demogràfica a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

BLOC 2. LA MOBILITAT A BARCELONA

- S'analitzen els desplaçaments de la població general, entre els que s'inclouen els desplaçaments *in itinere* (per accedir a la feina) de la població que fa 8 o més viatges laborals (ja que els realitza igualment qualsevol altre treballador).
 - La població que fa 8 o més desplaçaments per motiu laboral és la que es caracteritza pel fet que l'acció de desplaçar-se és un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, taxistes, etc.). Dins de l'anàlisi de les característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents al SIMMB també s'han inclòs les dades d'aquesta població relatives als desplaçaments in labore (durant la feina).
- La informació recollida en aquesta primera part es refereix als aspectes següents:
 - El motiu del desplaçament
 - El mode/mitjà de transport
 - L'origen i destinació

BLOC 3. LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

- S'analitza la mobilitat en dia feiner de les persones residents a Barcelona.
- S'analitzen els desplaçaments de la població general, entre els que s'inclouen els desplaçaments *in itinere* dels professionals.
- S'inclou una anàlisi segons sexe, en aquells casos en que s'ha vist interessant fer aquesta descripció.
- La informació analitzada es refereix als aspectes següents:
 - El motiu de desplaçament
 - El mode/mitjà de transport utilitzat
 - El temps de la mobilitat (distribució horària i durada)
 - La mobilitat diferencial segons el segment de població
 - L'origen i la destinació del desplaçament

BLOC 4. LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

- En aquesta part de l'informe s'estudien les percepcions, les predisposicions i les valoracions de les persones residents a Barcelona vers alguns elements relacionats amb la mobilitat. Els temes tractats són:
 - L'ús subjectiu dels modes de transport
 - La valoració dels diferents mitjans de transport
 - La valoració dels principals elements del transport públic
 - Els condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat
 - La percepció de seguretat al transport públic

BLOC 5. COMPARATIVA TEMPORAL 2009-2019

- En el darrer apartat de l'informe es recullen dades del període 2009-2019. S'inclouen aspectes generals de l'evolució de la mobilitat a Barcelona i de la mobilitat de les persones residents a Barcelona.

FITXA TÈCNICA

- Dades bàsiques
- Definicions bàsiques

QÜESTIONARI

MARC DE REFERÈNCIA

- La superfície de sòl urbà (urbanitzat residencial compacte i lax, vies de comunicació, zones d'esport i lleure, zones industrials i comercials, zones verdes urbanes, sòls nus urbans i altres improductiu artificial) de Barcelona, segons dades del Mapa de Cobertes de Sòl del CREAM (anys 2015-2016), és de 81,3 km², i representa el 80,2% del total de l'àmbit.
- Així, la densitat total de població és de 16.157,6 hab./km², però si només es considera el sòl urbà, la densitat arriba als 20.143,8 hab./km².

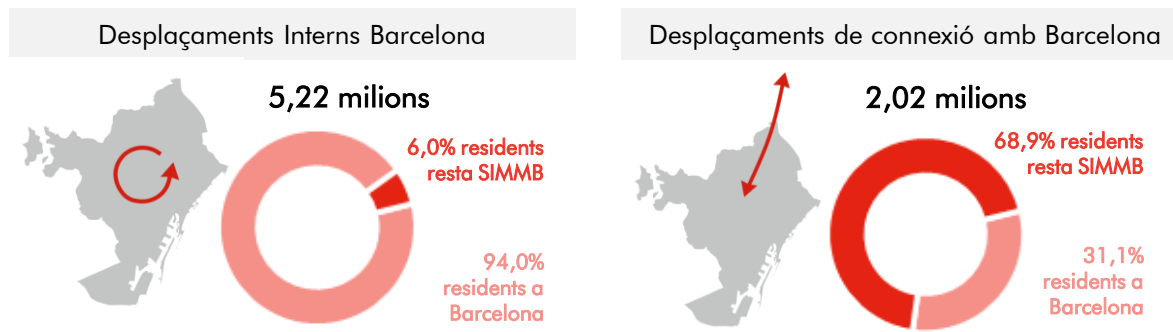
Informació bàsica demogràfica i social		2018		2019		Diferències 2018-2019		Font d'informació
		Absolutes	%	Absolutes	%	Absolutes	%	
Població	Total SIMMB	5.609.350	100,0%	5.664.579	100,0%	55.229	1,0%	Idescat. Padró continu
	Barcelona	1.620.343	29%	1.636.762	29%	16.419	1,0%	
	Resta 1a Corona	1.246.290	22,2%	1.259.445	22,2%	13.155	1,1%	
	Total 1a Corona	2.866.633	51,1%	2.896.207	51,1%	29.574	1,0%	
	Resta AMB	393.635	7,0%	395.447	7,0%	1.812	0,5%	
	Total AMB	3.260.268	58,1%	3.291.654	58,1%	31.386	1,0%	
	Resta RMB	1.842.785	32,9%	1.859.609	32,8%	16.824	0,9%	
	Total RMB	5.103.053	91,0%	5.151.263	90,9%	48.210	0,9%	
	Resta SIMMB	506.297	9,0%	513.316	9,1%	7.019	1,4%	
Taxa d'atur	Província de Barcelona	11,3		10,5		-0,8		INE. Encuesta de Población Activa
	Barcelona	10,2		8,4		-1,8		

LA MOBILITAT A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat a Barcelona

1.1. Dades generals

- La ciutat de Barcelona rep i/o emet en un dia feiner més de 7,24 milions de desplaçaments de les persones residents al SIMMB, dels quals un 72,1% són interns a la ciutat (5,22 milions) i el 27,9% restant són de connexió (2,02 milions).
- Els desplaçaments interns els realitzen majoritàriament els residents de Barcelona (94,0%), mentre que en els desplaçaments de connexió hi ha una composició majoritària de residents de la resta SIMMB (68,9%).

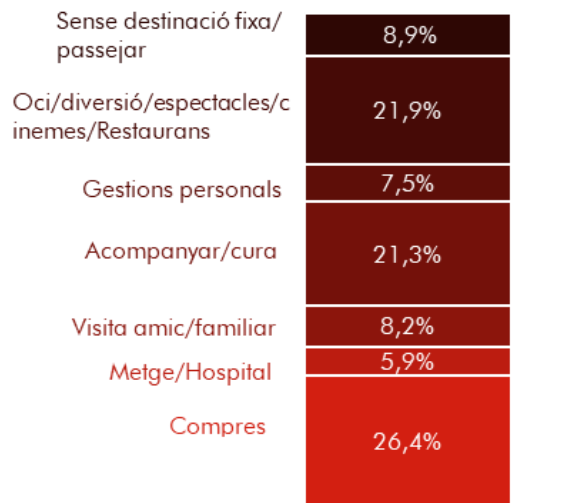


	Desplaçaments Interns Barcelona	Desplaçaments de connexió amb Barcelona					Total	
		Barcelona - Resta 1a corona	Barcelona - Resta AMB	Barcelona - Resta RMB	Barcelona - Resta SIMMB	Barcelona - Fora SIMMB	Desplaçaments	%
Residents a Barcelona	4.906.978	352.329	95.476	125.818	12.261	42.550	5.535.412	76,4%
Residents resta SIMMB	313.330	760.178	160.835	421.487	46.086	6.909	1.708.826	23,6%
Total	5.220.308	1.112.508	256.311	547.305	58.347	49.459	7.244.237	100%

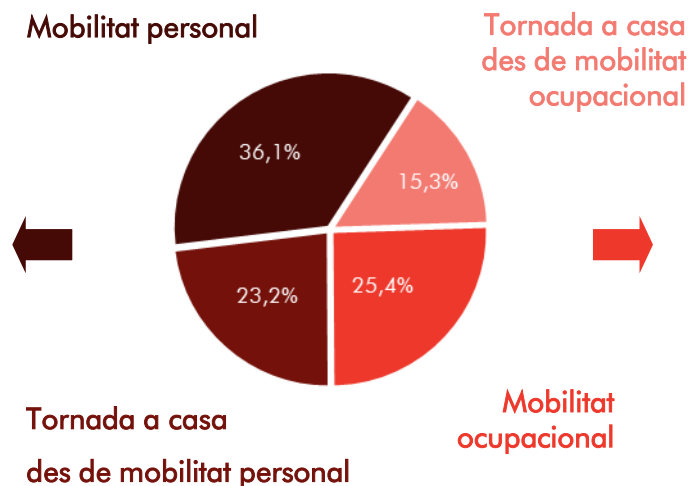
2.1. Dades generals

- La mobilitat personal és majoritària en els desplaçaments a Barcelona. Així, el 59,3% del total (4,29 milions de desplaçaments) són per motius personals i les respectives tornades a casa; mentre que el 40,7% restant són per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa (2,95 milions de desplaçaments).
- Els principals motius dels desplaçaments a Barcelona són: anar a treballar i gestions de treball (1.392 mil despl.), anar a comprar (690 mil despl.), l'oci i el lleure (570 mil despl.) i acompanyar i cura de persones (554 mil despl.)
- Els desplaçaments relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones) representen el 47,7% de la mobilitat personal.

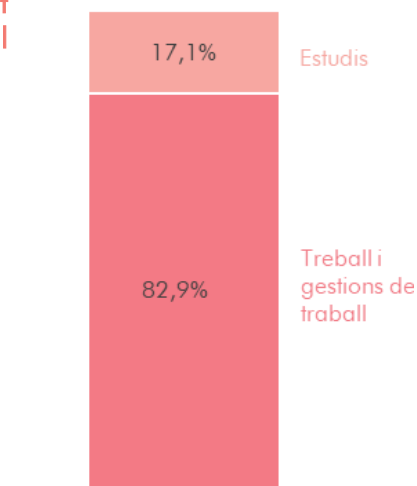
MOBILITAT PERSONAL



Mobilitat personal



MOBILITAT OCUPACIONAL

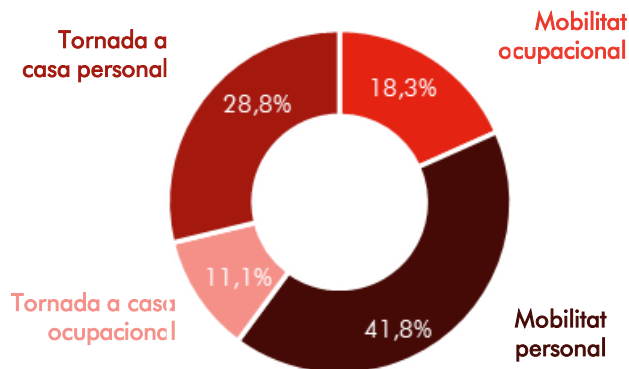


2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

- Els desplaçaments per motius personals són majoritaris en la mobilitat interna a Barcelona i representen el 70,6% del total.
- En els fluxos de connexió, contràriament, són els desplaçaments per motius ocupacionals els que tenen un major pes, representant el 61,9% de la mobilitat total.

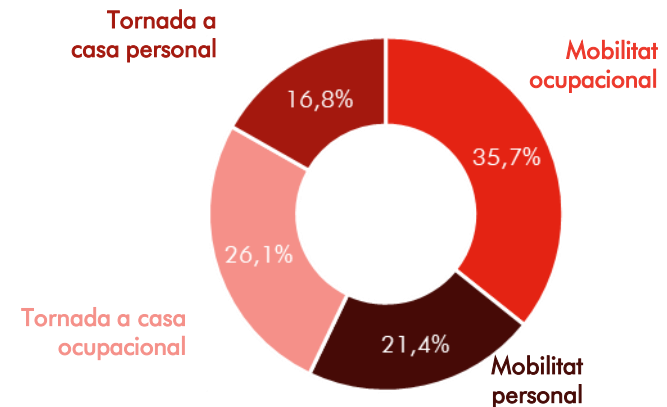
Desplaçaments Interns Barcelona

5,22 milions



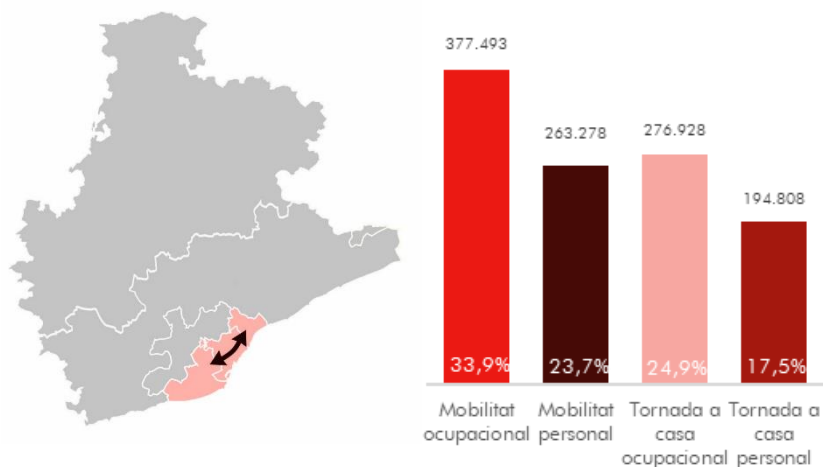
Desplaçaments de connexió amb Barcelona

2,02 milions

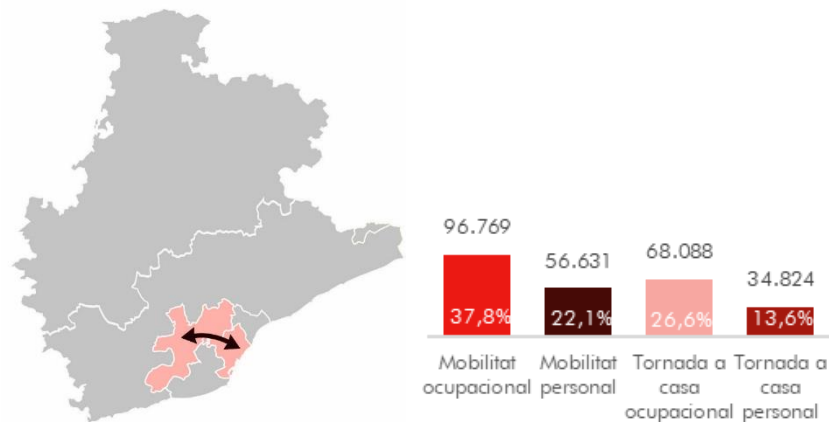


2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

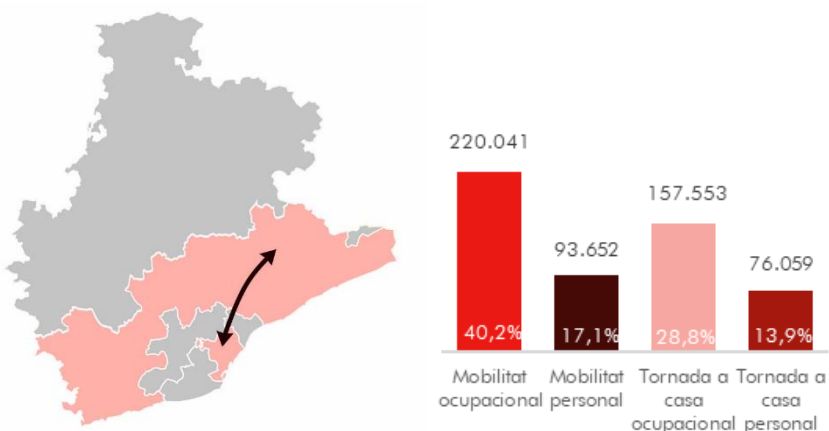
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



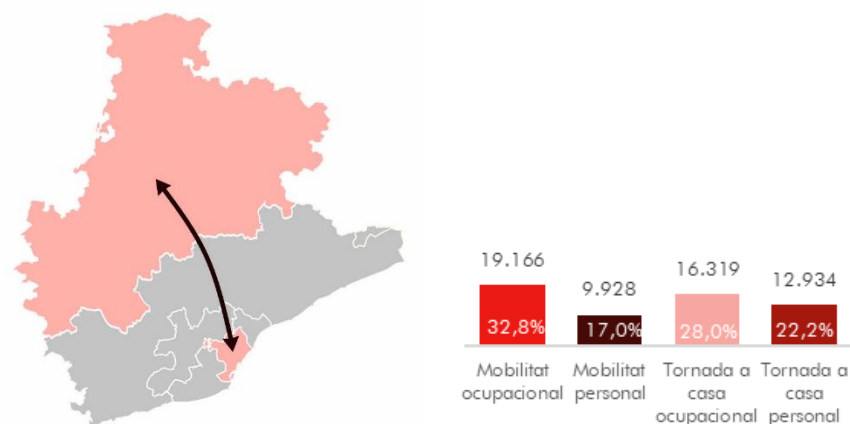
Connexió Barcelona – Resta AMB



Connexió Barcelona – Resta RMB

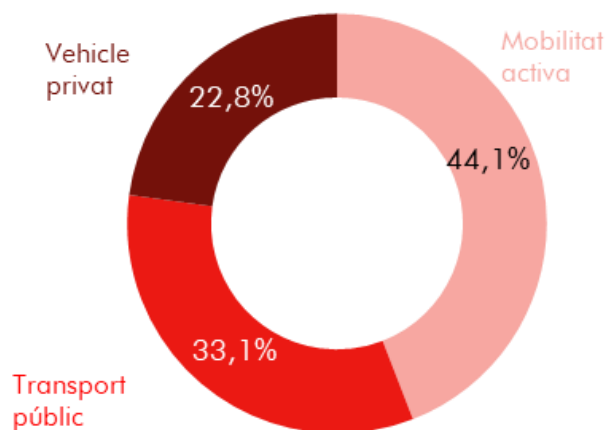


Connexió Barcelona – Resta SIMMB



3.1. Dades generals

- El 77,2% dels desplaçaments amb origen i/o destinació Barcelona, realitzats en dia feiner per les persones residents al SIMMB, es fan amb modes de transport sostenibles: el 44,1% a peu, en bicicleta, cadira de rodes, vehicles de mobilitat personal (VMP) i altres ginys; i el 33,1% en transport públic. La quota modal del vehicle privat és del 22,8%.
- En concret, destaquen els desplaçaments caminant i en metro, que conjuntament representen el 55,2% dels fluxos totals.



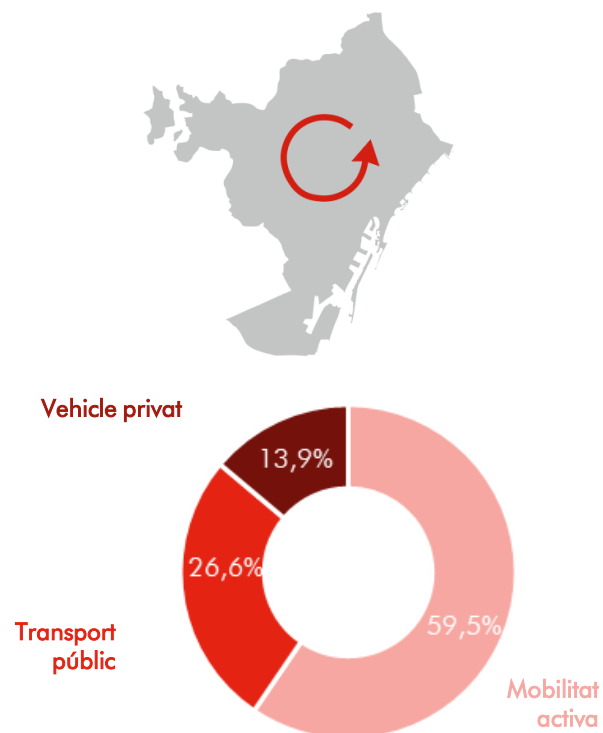
Mode del desplaçament	Desplaçaments	%
Caminant	2.985.651	41,2%
Bicicleta	167.213	2,3%
Cadires de rodes, VMP i altres ginys	42.298	0,6%
Total mobilitat activa	3.195.162	44,1%
Metro	1.014.655	14,0%
Autobús	707.915	9,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	584.624	8,1%
Resta transport públic	88.697	1,2%
Total transport públic	2.395.891	33,1%
Cotxe	1.145.857	15,8%
Moto	448.158	6,2%
Furgoneta/camió	58.565	0,8%
Altres vehicles privats	..	..
Total vehicle privat	1.653.184	22,8%
Total Barcelona	7.244.237	100%

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- **Mobilitat interna:** la mobilitat activa i el transport públic són els més utilitzats per desplaçar-se en dia laborable per l'interior de Barcelona. Engloben el 86,1% dels desplaçaments interns a la ciutat.
- **Mobilitat de connexió:** La mobilitat en transport públic (49,6%) supera sensiblement la mobilitat en vehicle privat (46,0%).

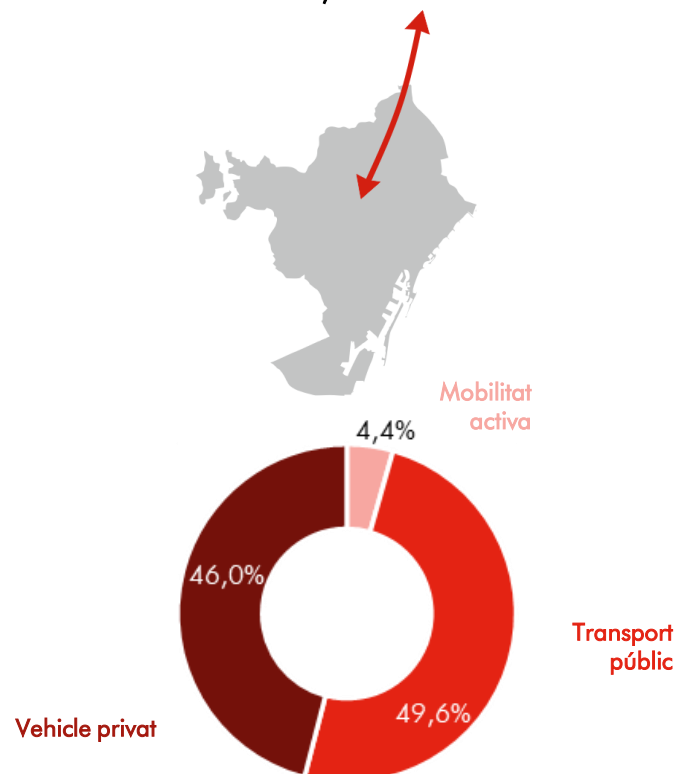
Desplaçaments Interns Barcelona

5,22 milions



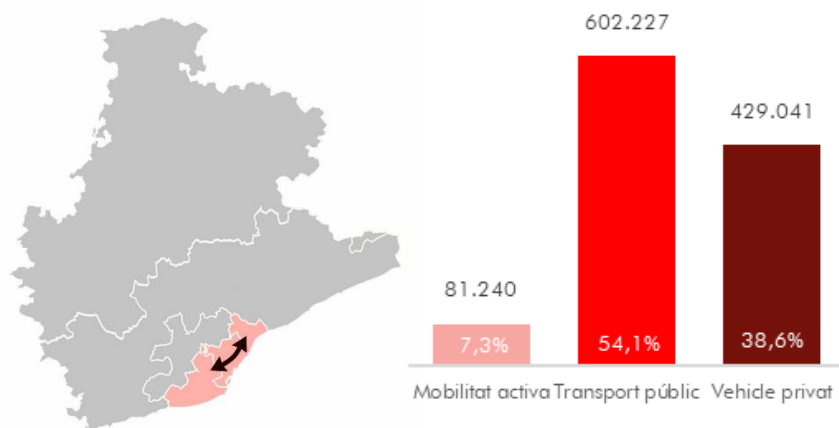
Desplaçaments de connexió amb Barcelona

2,02 milions

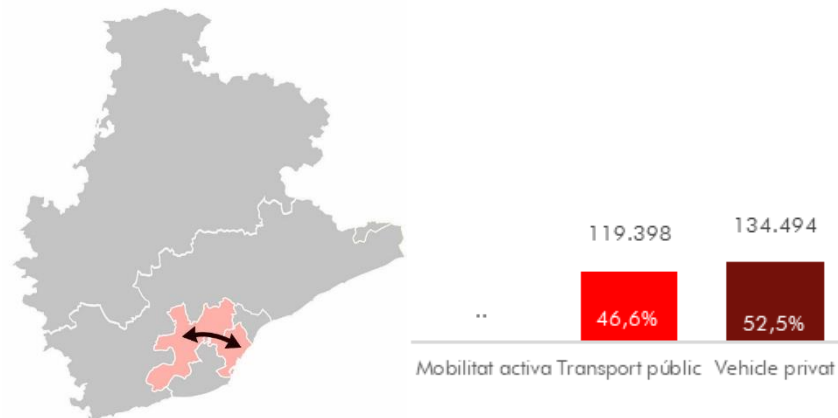


3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

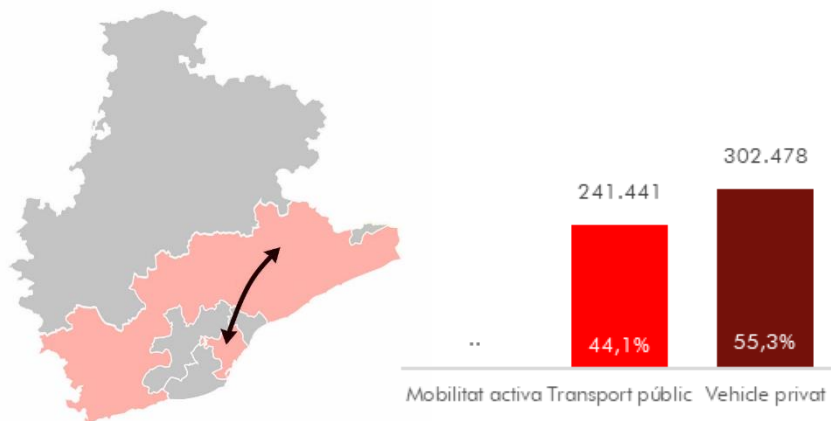
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



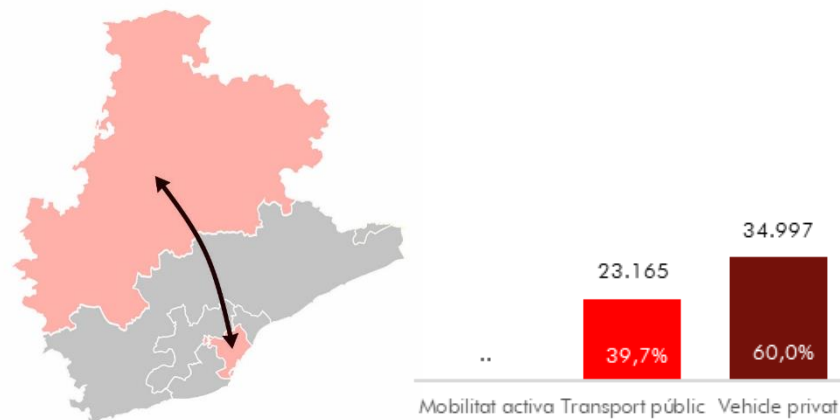
Connexió Barcelona – Resta AMB



Connexió Barcelona – Resta RMB



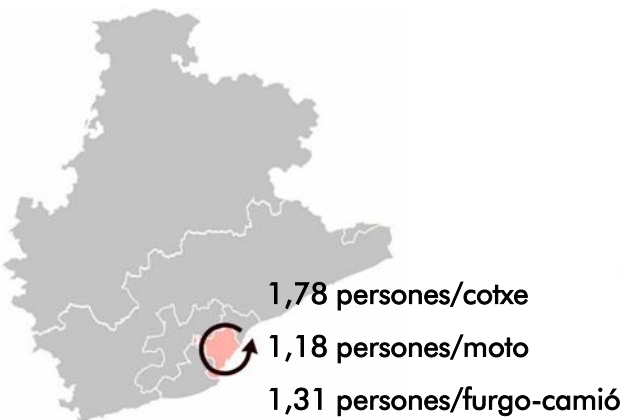
Connexió Barcelona – Resta SIMMB



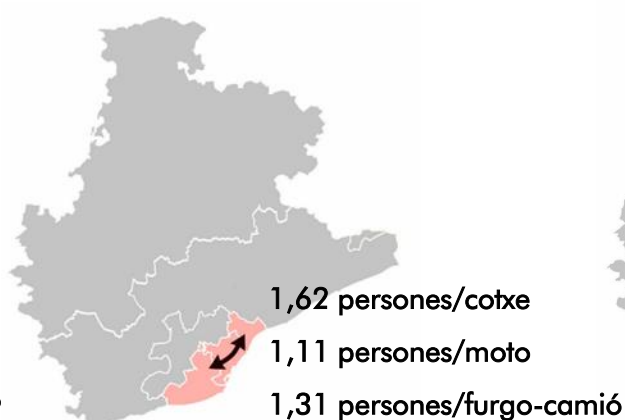
3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

OCUPACIÓ MITJANA DECLARADA

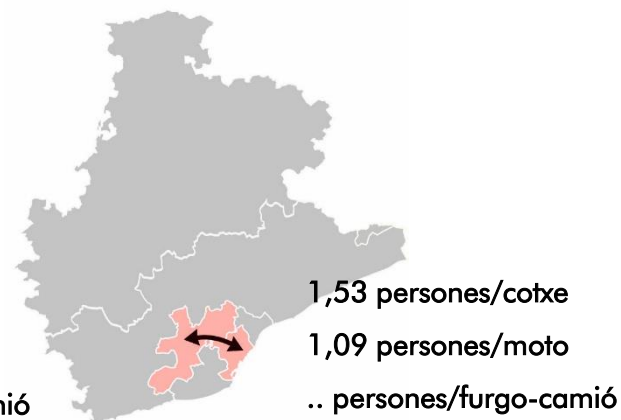
Interns Barcelona



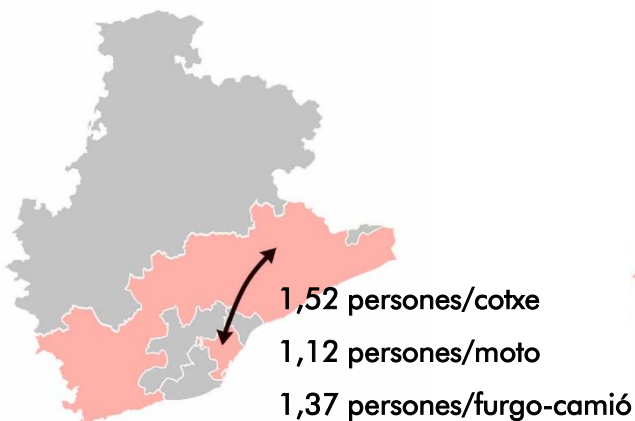
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



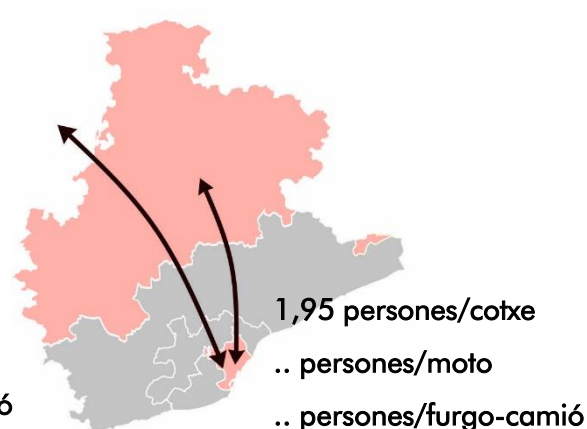
Connexió Barcelona – Resta AMB



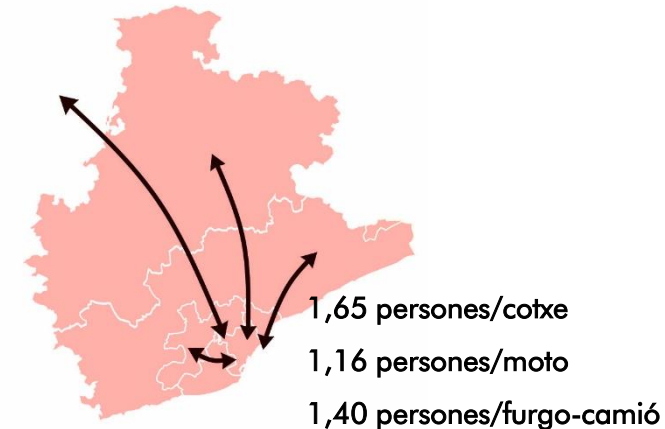
Connexió Barcelona – Resta RMB



Connexió Barcelona – Fora RMB



Total

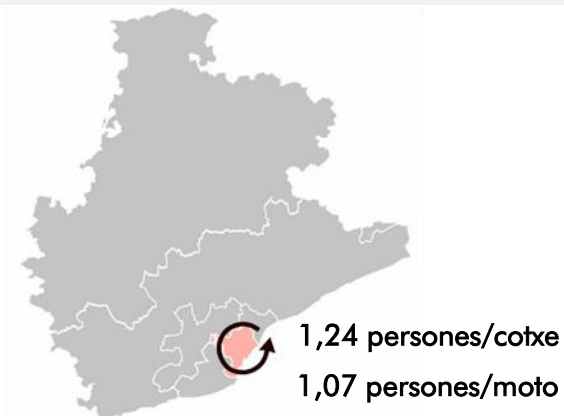


- L'ocupació mitjana declarada del **cotxe** i la **moto** és major en els fluxos interns dins de Barcelona.

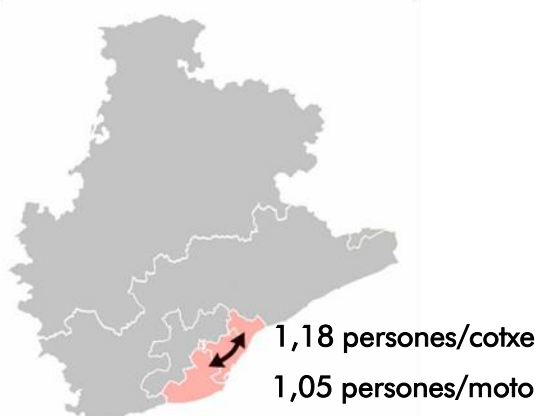
3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

OCUPACIÓ MITJANA CALCULADA

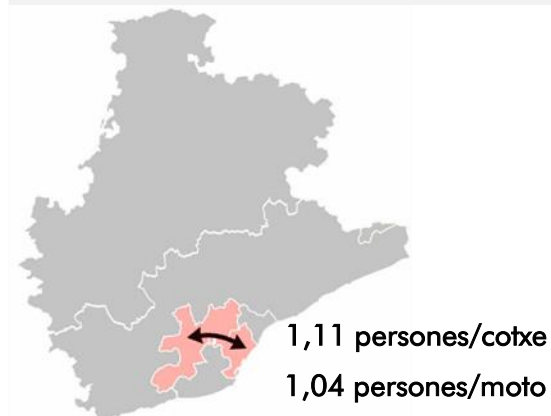
Interns Barcelona



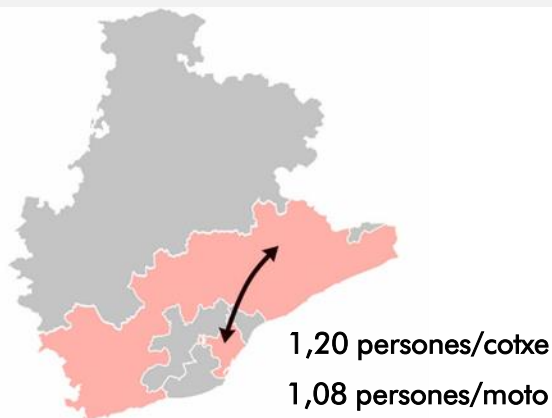
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



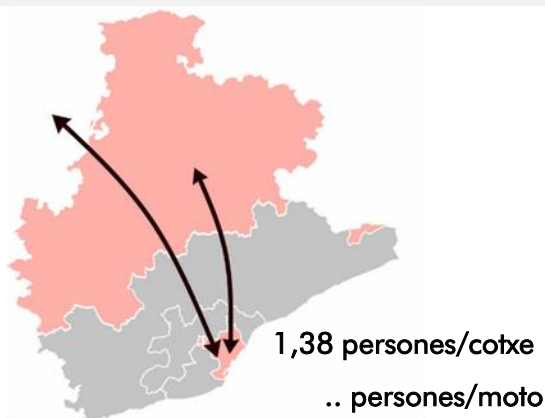
Connexió Barcelona – Resta AMB



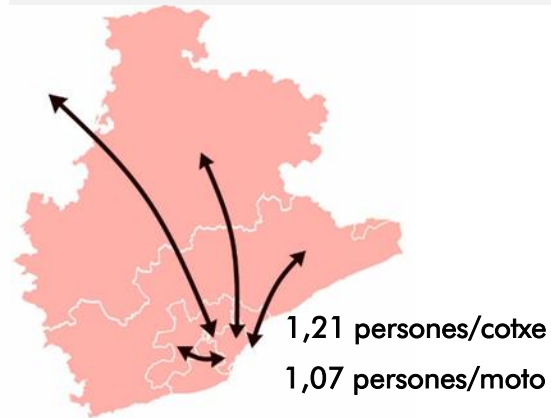
Connexió Barcelona – Resta RMB



Connexió Barcelona – Fora RMB



Total



- L'ocupació mitjana calculada del **cotxe** i la **moto** és major en els fluxos interns dins de Barcelona i en les connexions entre Barcelona i la resta de la 1a corona..

3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

CARACTERÍSTIQUES DEL PARC CIRCULANT

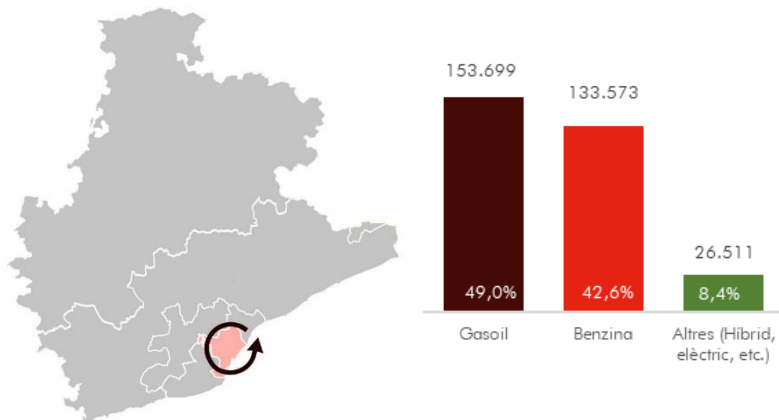
- A continuació s'analitzen les característiques bàsiques del parc de vehicles circulant que realitza els fluxos, en relació al tipus de propulsió i a la seva antiguitat*.
 - Tipus de propulsió utilitzada:
 - El gasoil és el tipus de propulsió predominant en tots els desplaçaments realitzat en cotxe. Gairebé la totalitat de les motos utilitzen benzina per fer els desplaçaments i en canvi les furgonetes utilitzen majoritàriament gasoil.
 - Respecte als desplaçaments realitzats en cotxe, els altres tipus de propulsió (híbrid, elèctric, etc) són més presents en els desplaçaments interns a Barcelona (8,4%) que en la resta de fluxos.
 - Antiguitat del parc de vehicles:
 - Les diferències en l'antiguitat del parc de vehicles, cotxes, motos i furgonetes/camió, segons els fluxos no respon a una lògica territorial.

* S'ha preguntat el tipus de propulsió a aquelles persones que feien desplaçaments en cotxe com a conductor, moto com a conductor i furgoneta/camió

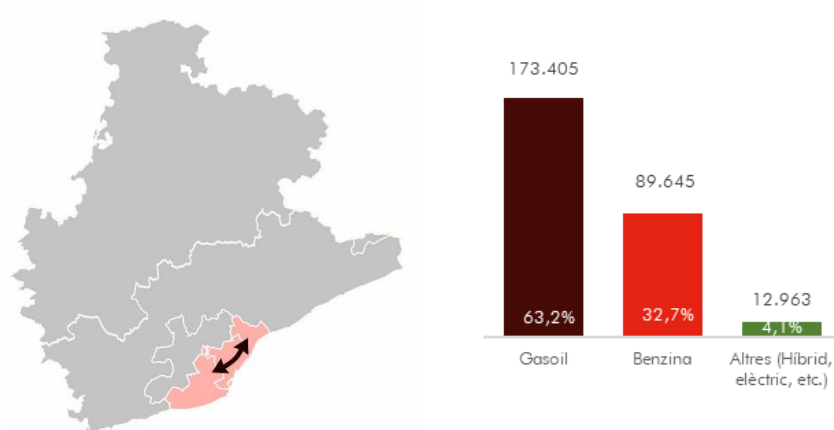
3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

Tipus de propulsió dels desplaçaments en cotxe

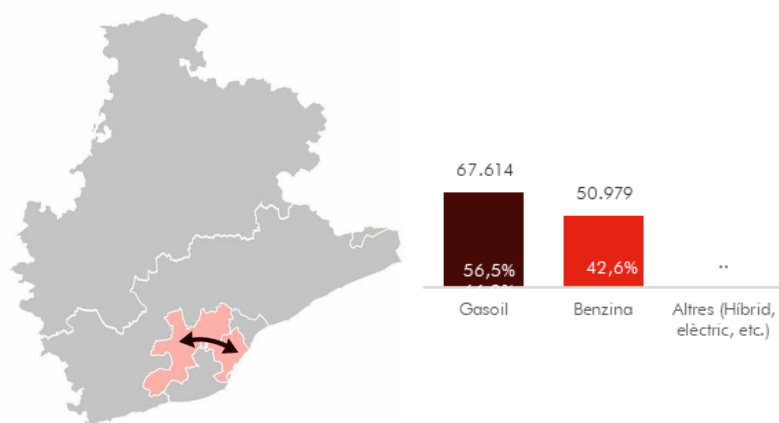
Interns Barcelona



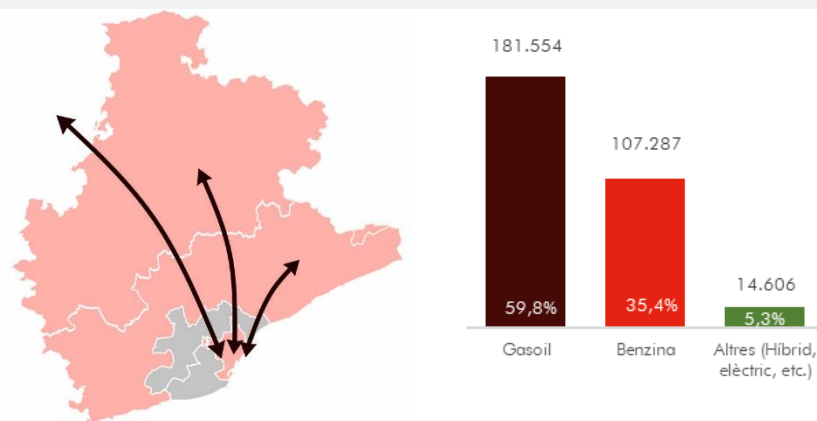
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



Connexió Barcelona – Resta AMB



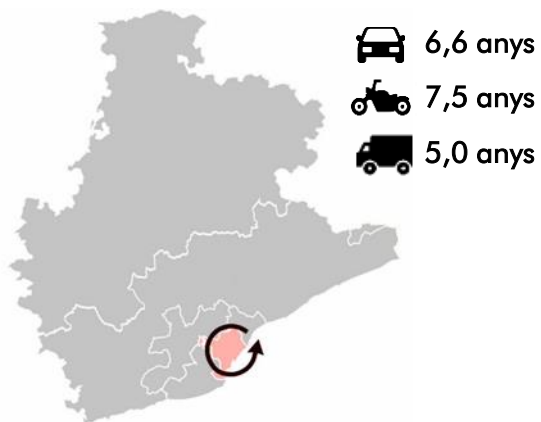
Connexió Barcelona – Fora AMB



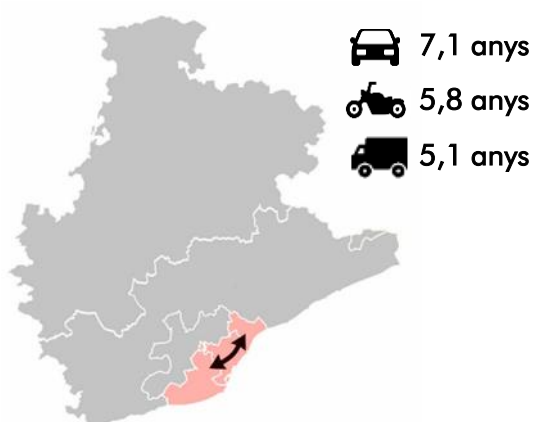
3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

Antiguitat del vehicle: cotxe, moto i furgoneta/camió

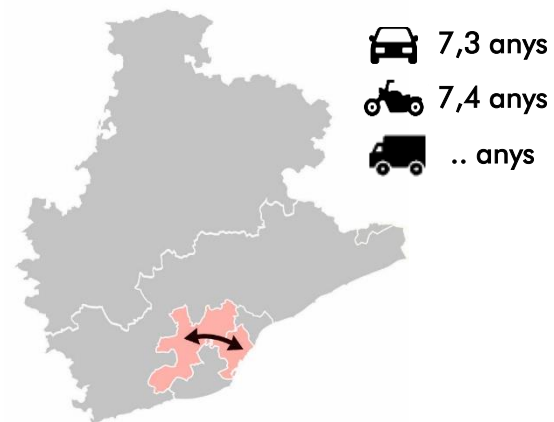
Interns Barcelona



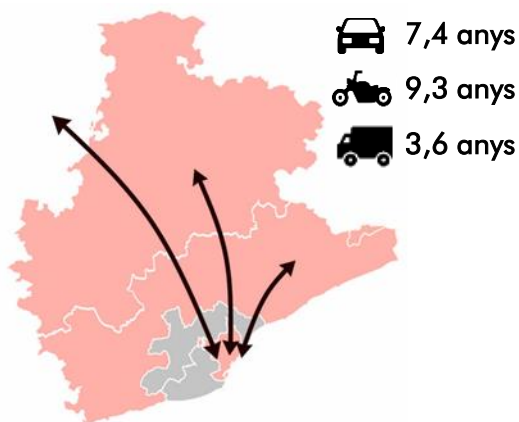
Connexió Barcelona – Resta 1a corona



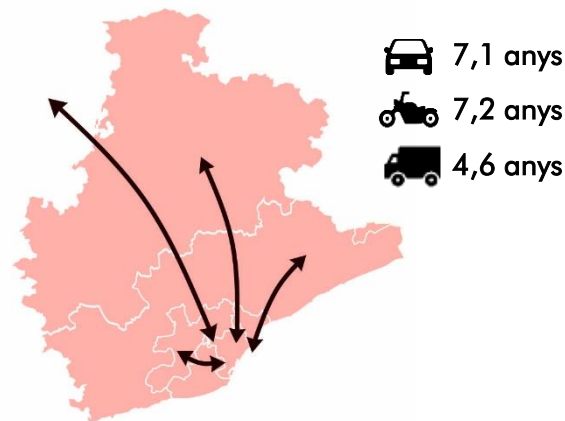
Connexió Barcelona – Resta AMB



Connexió Barcelona – Fora AMB



Total



3.3. Particularitats de la mobilitat en transport privat

APARCAMENT EN COTXE EN DESTINACIÓ

- La mobilitat en vehicle privat a Barcelona comporta una major pressió a l'hora de trobar un aparcament al carrer. Així, es detecten diferències en el lloc d'aparcament segons la residència dels conductors.
- En destinació Barcelona, l'aparcament al carrer dels residents a la resta SIMMB és menys elevat que la resta de residents. L'aparcament reservat en destinació és més elevat pels residents a la resta de la 1a corona.

Destinació Barcelona (només anades)

Lloc d'aparcament del cotxe	Residents a Barcelona	Residents a la resta 1a corona	Residents a la resta RMB	Residents a la resta SIMMB	Total SIMMB
Carrer*	33,2%	32,7%	33,2%	28,5%	32,8%
Reservat en destinació*	29,8%	36,4%	22,3%	32,0%	29,1%
Altres**	37,0%	31,0%	44,5%	39,6%	38,1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

* Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

**Inclou: no aparca, només para un moment; intercanvi (estació de tren i autobusos); propietat, lloguer o concessió; pàrquing de pagament per hores o minuts) altres llocs; i no ho sap, no contesta

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

4.1. Dades generals

- La relació entre el motiu de desplaçament i el mode de transport en la mobilitat diària a Barcelona mostra com:
 - En els desplaçaments per motius de treball i estudis (mobilitat ocupacional), l'ús dels modes motoritzats és majoritari; en concret, el 46,6% es fan en transport públic, i el 31,5% en vehicle privat.
 - En canvi, els desplaçaments per motius personals es fan principalment en mitjans de mobilitat activa (58,8%), d'acord amb el seu caràcter de proximitat.

Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Mobilitat activa	367.568	1.536.115	220.977	1.070.502	3.195.162
	Transport públic	783.238	603.817	557.786	451.050	2.395.891
	Vehicle privat	528.872	473.735	330.417	320.160	1.653.184
	Total	1.679.678	2.613.667	1.109.180	1.841.712	7.244.237
% columna	Mobilitat activa	21,9%	58,8%	19,9%	58,1%	44,1%
	Transport públic	46,6%	23,1%	50,3%	24,5%	33,1%
	Vehicle privat	31,5%	18,1%	29,8%	17,4%	22,8%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
% fila	Mobilitat activa	11,5%	48,1%	6,9%	33,5%	100%
	Transport públic	32,7%	25,2%	23,3%	18,8%	100%
	Vehicle privat	32,0%	28,7%	20,0%	19,4%	100%
	Total	23,2%	36,1%	15,3%	25,4%	100%

LA MOBILITAT DE LES PERSONES RESIDENTS A BARCELONA

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.1. Perfils de mobilitat

- Les persones residents a Barcelona realitzen, en un dia feiner 5,88 milions de desplaçaments, el que equival a 4,1 desplaçaments per persona al dia. Si s'exclou la població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris (comercials, taxistes, transportistes, etc.) es fan **5,68 milions**, equivalent a **4,0 desplaçaments per persona al dia**.
- La població amb 8 o més desplaçaments laborals diaris, que representen l'1,3% del total de la població, realitzen 200.133 desplaçaments *in labore*, amb una mitjana diària de 10,8 desplaçaments per persona al dia*.
- Sense considerar la població no mòbil (un 6,0% sobre el global) la mitjana de desplaçaments s'eleva a 4,3 desplaçaments per persona al dia.

	Població 16 anys i més		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Població general amb mobilitat	1.333.562	94,0%	5.682.214	96,6%	4,3
Població general sense mobilitat	84.761	6,0%	-	-	
Total població general	1.418.323	100%	5.682.214	96,6%	4,0
Població amb 8 o més desplaçaments laborals	18.577	1,3%	200.133	3,4%	10,8
Total Barcelona	1.418.323	100%	5.882.347	100%	4,1

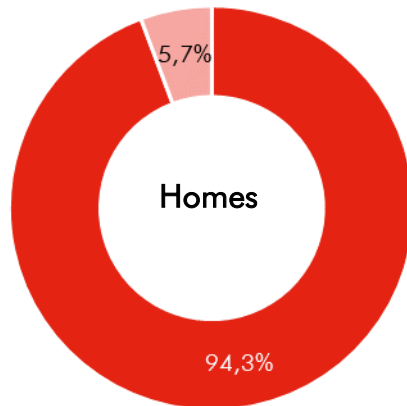
*Nota.- Cal ser prudents a l'hora de llegir els resultats dels desplaçaments dels professionals, ja que a banda de tenir una mostra amb manca de significació estadística, sovint aquests professionals no recorden amb exactitud el nombre de desplaçaments i les seves característiques.

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.1. Perfils de mobilitat

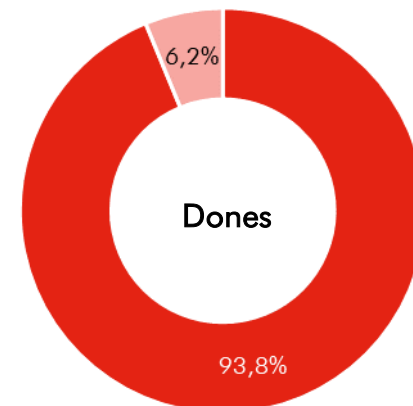
- La mitjana de desplaçaments diari és sensiblement més elevada als homes (4,3 desplaçaments/diaris) que les dones (4,2 desplaçaments/diaris).
- La proporció de població no mòbil entre les dones és major que entre els homes.

	Població 16 anys i més		Desplaçaments		Mitjana
	Absoluts	%	Absoluts	%	
Homes	625.650	46,9%	2.711.222	47,7%	4,3
Dones	707.912	53,1%	2.970.992	52,3%	4,2
Total	1.333.562	100%	5.682.214	100%	4,3



Població mòbil

Població no mòbil

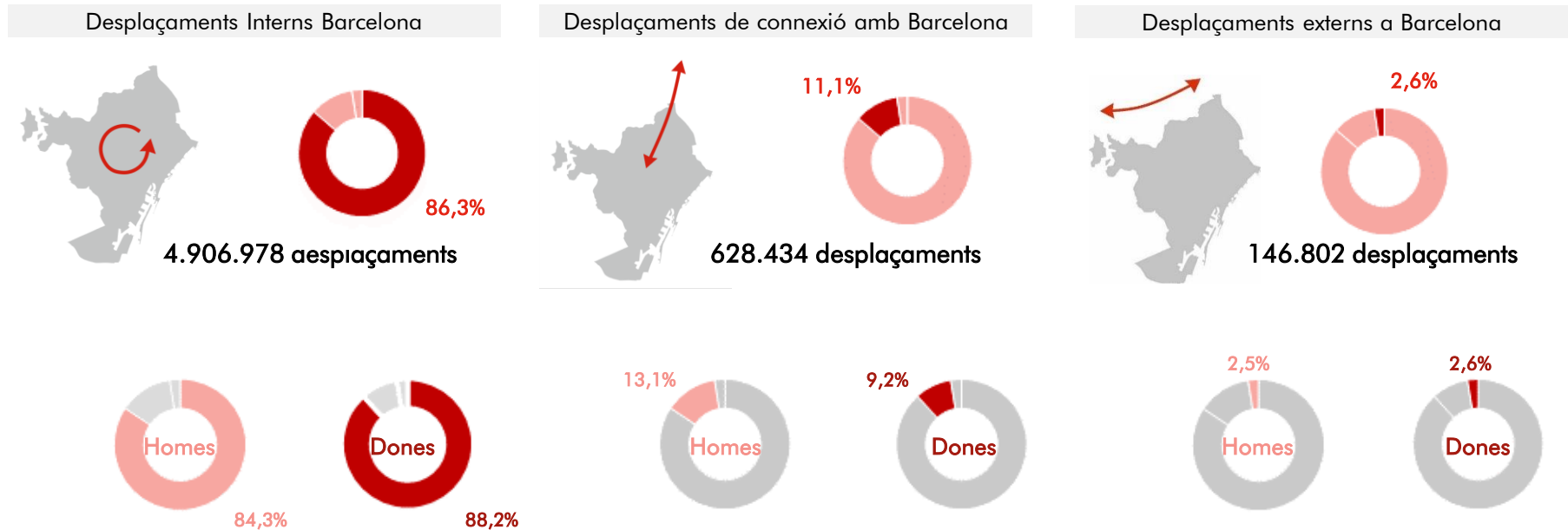


Dones

1. Característiques bàsiques de la mobilitat de les persones residents

1.2. Mobilitat de les persones residents segons tipus de recorregut

- Els desplaçaments realitzats per les persones residents a Barcelona es poden classificar, segons l'origen i la destinació en:
 - **Desplaçaments interns:** origen i destinació a la ciutat de Barcelona.
 - **Desplaçaments de connexió:** origen Barcelona i destinació fora d'aquest àmbit, i viceversa.
 - **Desplaçaments externs:** realitzats per població resident a Barcelona amb origen i destinació fora de la ciutat.
- En un dia feiner la població de Barcelona de 16 anys i més anys fa 5.682.214 desplaçaments: un 86,3% són interns, el 11,1% de connexió, i el 2,6% restant són desplaçaments realitzats amb origen i destinació fora de Barcelona ciutat.
- Les dones realitzen proporcionalment més desplaçaments interns que els homes.

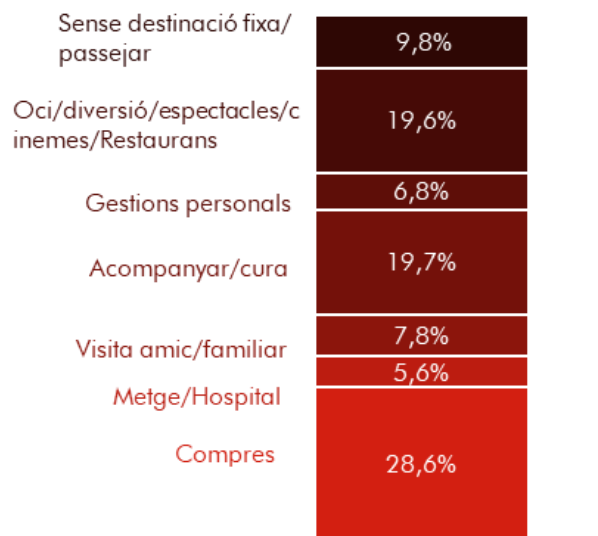


2. Motiu del desplaçament

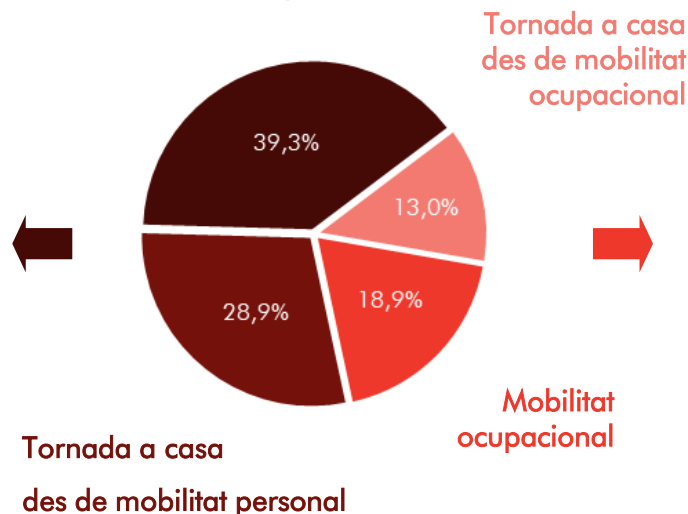
2.1. Dades generals

- La mobilitat personal és majoritària en els desplaçaments de les persones residents a Barcelona. Així, el 68% del total (3,87 milions de desplaçaments) són per motius personals i les respectives tornades a casa; mentre que el 32% restant són per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa (1,81 milions de desplaçaments).
- Els principals motius dels desplaçaments a Barcelona són: anar a treballar i gestions de treball (890 mil despl.), anar a comprar (638 mil despl.), acompanyar i cura de persones (440 mil despl.) i l'oci i el lleure (437 mil despl.).
- Els desplaçaments relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones) representen el 48,4% de la mobilitat personal.

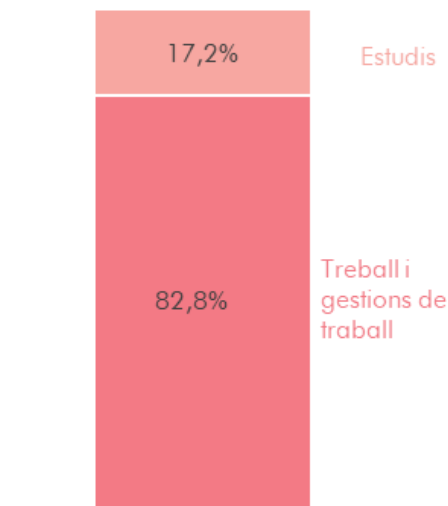
MOBILITAT PERSONAL



Mobilitat personal



MOBILITAT OCUPACIONAL



2. Motiu del desplaçament

2.1. Dades generals

- La distribució dels desplaçaments en dia laborable, segons el motiu i el sexe, mostra:
 - Els homes fan, proporcionalment, més desplaçaments ocupacionals que les dones.
 - Les dones es desplacen més per motius relacionats amb la càrrega familiar (compres i acompanyar a persones): 20,8% del total. En el cas dels homes, la proporció d'aquesta mobilitat representa el 17,0% del total.

Motiu principal del desplaçament	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	456.077	16,8%	434.122	14,6%	890.199	15,7%
Estudis	92.241	3,4%	92.378	3,1%	184.619	3,2%
Mobilitat ocupacional	548.318	20,2%	526.500	17,7%	1.074.818	18,9%
Compres	275.328	10,2%	362.963	12,2%	638.291	11,2%
Metge/hospital	35.368	1,3%	89.639	3,0%	125.007	2,2%
Visita amic/familiar	73.735	2,7%	100.904	3,4%	174.639	3,1%
Acompanyar/cura persones	185.639	6,8%	254.571	8,6%	440.209	7,7%
Gestions personals	80.663	3,0%	71.766	2,4%	152.429	2,7%
Oci/diversió/espectacles/cinemes/Restaurants/esports	221.108	8,2%	215.811	7,3%	436.919	7,7%
Dinar/sopar/bar/restaurant (No oci)	23.974	0,9%	20.462	0,7%	44.436	0,8%
Sense destinació fixe, passejar	119.980	4,4%	97.680	3,3%	217.660	3,8%
Mobilitat personal	1.015.794	37,5%	1.213.796	40,9%	2.229.590	39,2%
Tornada a casa ocupacional	388.086	14,3%	351.209	11,8%	739.295	13,0%
Tornada a casa personal	759.023	28,0%	877.656	29,5%	1.636.679	28,8%
Tornada a casa	1.147.110	42,3%	1.228.865	41,4%	2.375.974	41,8%
D'altres	..	..	..	..	..	..
Total	2.711.222	100%	2.970.992	100%	5.682.214	100%

2. Motiu del desplaçament

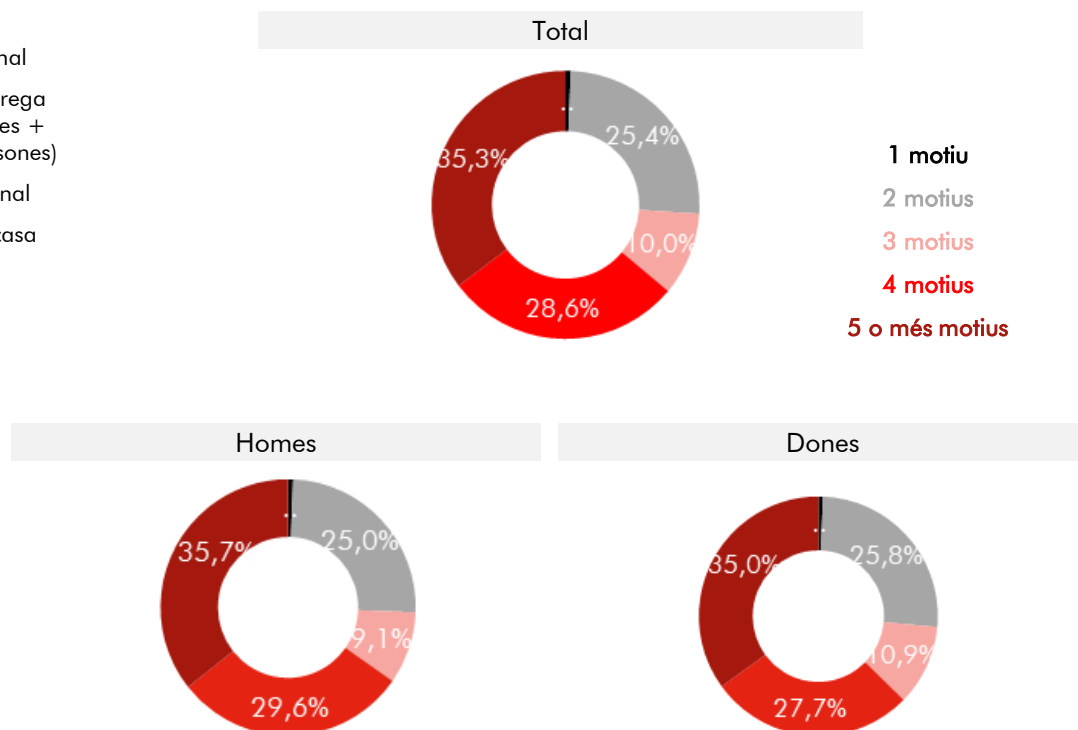
2.1. Dades generals

MOTIUS DE LA MOBILITAT DIÀRIA

- La mobilitat diària del 47,1% de la població de Barcelona s'explica amb 10 cadenes de motius.
- Les cadenes de motius que realitza més població són motius ocupacionals + tornada a casa (15,2%) i motius personals + tornada a casa (5,3%).
- Les agrupacions de 4 i més motius expliquen la mobilitat diària del 63,9% de la població de Barcelona. Segons el sexe, no s'observen diferències importants en les combinacions de motius, presentant unes pautes similars entre homes i dones.

Cadena de motius	% població
OT	15,2%
PT	5,3%
OTFT	5,1%
FT	4,9%
OTPT	3,7%
FTFT	3,5%
OTOT	3,3%
PTFT	2,4%
PTPT	2,0%
OFT	1,9%
Altres	52,9%
Total	100%

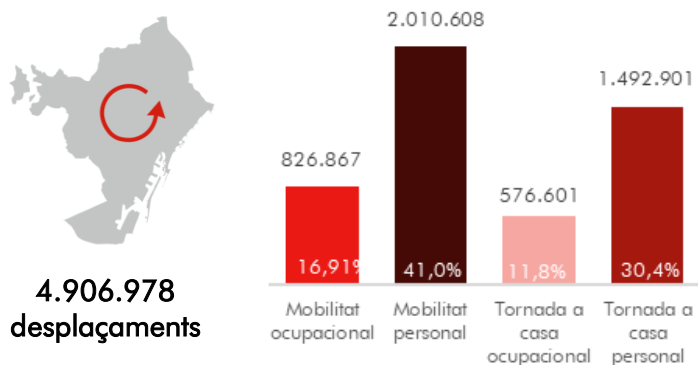
O=Ocupacional
F=Personal Càrrega Familiar (compres + acompanyar persones)
P=Resta Personal
T=Tornada a casa



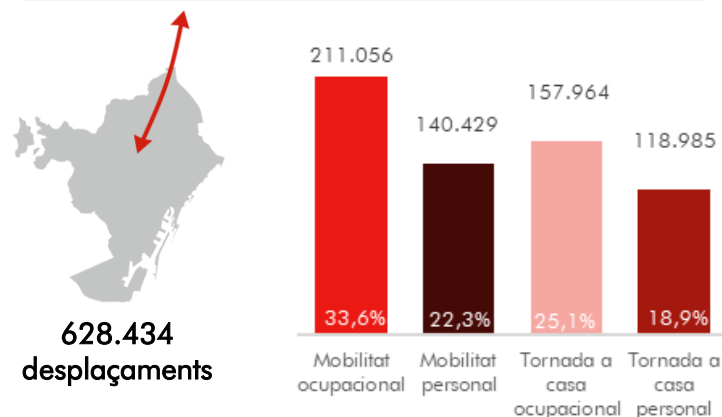
2. Motiu del desplaçament

2.2. Motiu de desplaçament segons tipus de recorregut

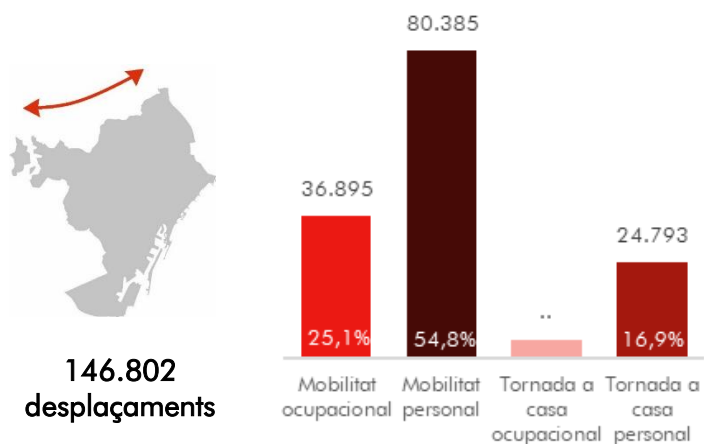
Desplaçaments Interns Barcelona



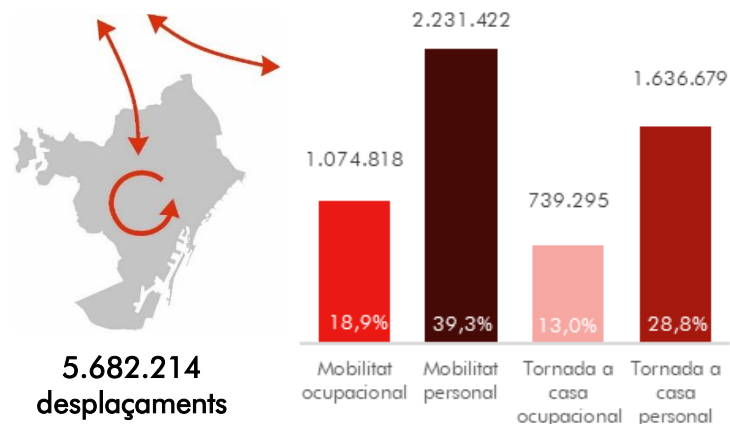
Desplaçaments de connexió amb Barcelona



Desplaçaments externs a Barcelona



Desplaçaments totals



3.1. Dades generals

- La població resident a Barcelona realitza el 53,7% dels seus desplaçaments amb modes de mobilitat activa. La quota d'ús del transport públic és del 27,7%, mentre que el vehicle privat s'usa en un 18,6% dels desplaçaments.
- L'ús de la moto, el cotxe i la bicicleta és més alt en el col·lectiu masculí que femení, mentre que l'autobús, caminar i el metro s'utilitzen molt més entre les dones.

Motiu del desplaçament	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	1.301.192	48,0%	1.548.498	52,1%	2.849.690	50,2%
Bicicleta	104.413	3,9%	54.972	1,9%	159.385	2,8%
Cadires de rodes, VMP i altres ginys	26.116	1,0%	13.944	0,5%	40.060	0,7%
Total mobilitat activa	1.431.721	52,8%	1.617.414	54,4%	3.049.136	53,7%
Autobús	182.718	6,7%	377.028	12,7%	559.746	9,9%
Metro	313.686	11,6%	402.412	13,5%	716.099	12,6%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	94.954	3,5%	128.539	4,3%	223.493	3,9%
Resta transport públic	25.825	1,0%	48.968	1,6%	74.793	1,3%
Total transport públic	617.183	22,8%	956.947	32,2%	1.574.131	27,7%
Cotxe	399.507	14,7%	276.277	9,3%	675.784	11,9%
Moto	235.227	8,7%	118.719	4,0%	353.947	6,2%
Furgoneta/camió	26.978	1,0%	1.635	0,1%	28.612	0,5%
Altres vehicles privats	..	..	..	..	..	..
Total vehicle privat	662.317	24,4%	396.631	13,4%	1.058.947	18,6%
Total Barcelona	2.711.222	100%	2.970.992	100%	5.682.214	100%

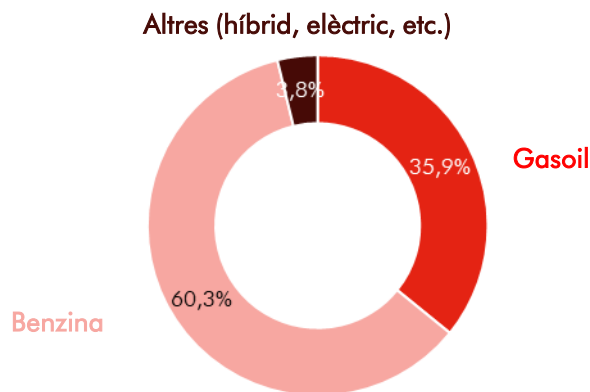
3. Mode de transport

3.1. Dades generals

VEHICLE PRIVAT. Característiques del parc circulant

- Entre la població resident a Barcelona que ha respost que es desplaça en cotxe com a conductor, moto com a conductor o furgoneta/camió, se li ha preguntat per l'antiguitat del vehicle i/o el tipus de combustible utilitzat en els seus desplaçaments.
- L'antiguitat i el combustible permet fer una aproximació a l'etiqueta ambiental de cada vehicle.

Tipus de propulsió utilitzat en vehicle privat
(cotxe, moto i furgoneta/camió)
(% sobre total de viatges)



Antiguitat del parc de vehicles privat (% sobre total de viatges)

Antiguitat del vehicle	Cotxe	Moto	furgoneta/ camió
Menys d'un any	6,4%	3,6%	..
D'1 a 5 anys	42,4%	42,7%	62,0%
De 6 a 10 anys	24,6%	26,7%	..
D'11 a 15 anys	17,6%	19,7%	..
De 16 i més anys	8,5%	6,5%	..
NS/NC	..	..	..
Total	100%	100%	100%

Etiqueta ambiental estimada de la mobilitat en vehicles privat (% sobre total de viatges)

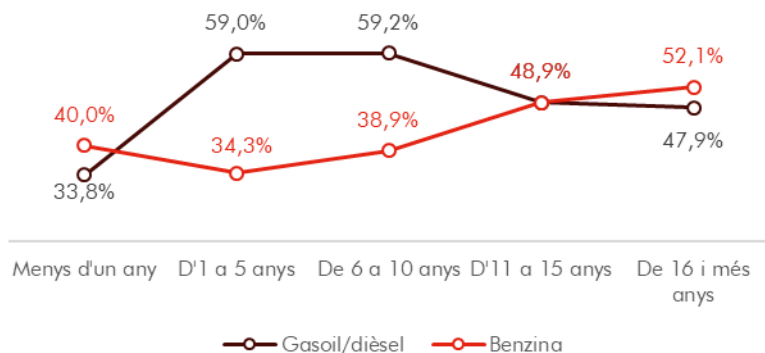
Etiquetes ambientals	Cotxe	Moto	furgoneta/ camió
Zero emissions	1%	..	..
ECO	3,7%	..	..
C	57,5%	82,9%	62,1%
B	27,9%	9,3%	17,9%
Sense etiqueta	9,0%	6,5%	..
NS/NC	..	..	..
Total	100%	100%	100%

3.1. Dades generals

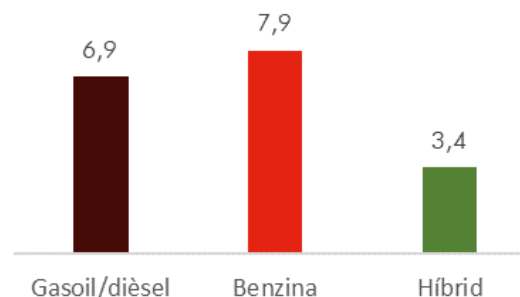
VEHICLE PRIVAT. Característiques del parc circulant

- La relació entre el combustible utilitzat segons l'antiguitat del vehicle mostra com entre els 1 i els 10 anys hi ha un màxim en els vehicles de gasoil/dièsel, i a mesura que són més antics o més moderns, la proporció de vehicles de benzina augmenta.
- En aquest sentit, els cotxes que circulen amb gasoil i dièsel tenen una antiguitat mitjana de 6,9 anys, mentre que els de benzina tenen un any més de mitjana, 7,9 anys i els híbrids 3,4 anys.

Combustible segons antiguitat del cotxe



Antiguitat mitjana del cotxe circulant segons el tipus de combustible utilitzat



Nota: base als desplaçaments

3.1. Dades generals

PERFIL D'USUARI SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT

- Segons el mitjà de transport utilitzat en els desplaçaments de les persones residents a Barcelona, s'ha establert un perfil d'usuari tipus a partir de la categorització dels modes de transport principals en tres variables sociodemogràfiques (sexe, edat i situació professional) i segons el motiu del desplaçament. Els resultats mostren:
 - Les dones, de 30 a 64 anys, ocupades i que es desplacen per motius personals, constitueixen el perfil més habitual de la mobilitat a peu.
 - Els homes, de 30 a 64 anys, ocupats i que es desplacen per motius ocupacionals són els usuaris tipus de la bicicleta, el cotxe conductor i la moto conductor.
 - El perfil d'usuària més habitual dels modes ferroviaris són les dones de 65 i més anys, jubilades i pensionistes i que es desplacen per motius personals. Aquest és també el perfil d'usuària tipus del cotxe com a acompanyant.
 - Les dones doncs, es desplacen de manera més sostenible que els homes.



Sexe	Dona	Home	Dona	Dona	Home	Dona	Home
Edat	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys	30-64 anys	65 i més anys	30-64 anys
Situació professional	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada/pensionista	Activa ocupada	Actiu ocupat	Jubilada/pensionista	Actiu ocupat
Motiu de desplaçament*	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat ocupacional

* S'inclou l'anada i tornada segons el motiu

** Modes ferroviaris inclou metro, FGC, rodalies Renfe, tramvia.

3.2. Mode de transport segons tipus de recorregut

- L'ús dels modes de transport entre la població resident a Barcelona varia segons el tipus de recorregut que realitza:
 - En els fluxos interns s'utilitzen majoritàriament els modes de mobilitat activa (60,2%), seguit del transport públic (26,6%) i del vehicle privat (13,3%).
 - En els fluxos de connexió entre la ciutat de Barcelona i la resta de corones metropolitanes, s'utilitza sobretot el vehicle privat (54,2%) i el transport públic (40,0%).
 - En la mobilitat externa és majoritari l'ús del vehicle privat (46,0%).

Mode de transport	Interns		De connexió		Externs		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	2.951.859	60,2%	36.478	5,8%	60.799	41,4%	3.049.136	53,7%
Transport públic	1.304.263	26,6%	251.392	40,0%	18.476	12,6%	1.574.131	27,7%
Vehicle privat	650.856	13,3%	340.564	54,2%	67.528	46,0%	1.058.947	18,6%
Total	4.906.978	100%	628.434	100%	146.802	100%	5.682.214	100%

3. Mode de transport

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

- Segons el nombre de mitjans de transport utilitzats, els desplaçaments poden ser unimodals (87,9% dels desplaçaments dels residents a Barcelona) o multimodals (12,1%).
- Els modes que presenten una major multimodalitat són els modes de mobilitat activa i el transport públic.
- Els desplaçaments de les dones presenten una major multimodalitat.

	Homes	Dones	Total
Unimodal	90,1%	85,8%	87,9%
Multimodal	9,9%	14,2%	12,1%
Total	100%	100%	100%

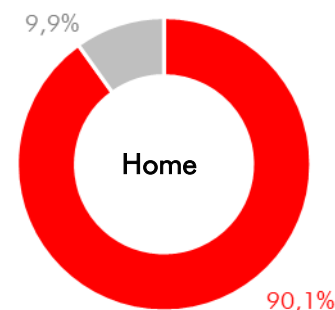
Mitjà de transport	Homes		Dones		Total	
	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%
Caminant	1.520.018	49,8%	1.884.058	53,6%	3.404.076	51,8%
Bicicleta	109.883	3,6%	61.918	1,8%	171.801	2,6%
Cadira de rodes, scooter, patinet, segway o altres ginys	30.680	1,0%	14.657	0,4%	45.336	0,7%
Total Mobilitat Activa	1.660.581	54,4%	1.960.632	55,7%	3.621.213	55,1%
Autobús	236.303	7,7%	513.871	14,6%	750.174	11,4%
Metro	353.132	11,6%	451.056	12,8%	804.188	12,2%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	98.278	3,2%	133.853	3,8%	232.131	3,5%
Taxi	20.115	0,7%	31.183	0,9%	51.297	0,8%
Resta transport públic	..	..	21.713	0,6%	30.141	0,5%
Total Transport Públic	716.255	23,5%	1.151.675	32,7%	1.867.931	28,4%
Cotxe	408.001	13,4%	282.390	8,0%	690.391	10,5%
Moto	238.864	7,8%	120.698	3,4%	359.562	5,5%
Furgoneta/camió	26.978	0,9%	1.635	..	28.612	0,4%
Altres mitjans privats	..	..	..	..	..	..
Total Vehicle Privat	674.447	22,1%	404.723	11,5%	1.079.169	16,4%
TOTAL ETAPES	3.051.283	100%	3.517.030	100%	6.568.313	100%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	2.711.222	-	2.970.992	-	5.682.214	-
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1	-	1,2	-	1,2	-

3.3. Multimodalitat i cadenes modals

- Els desplaçaments unimodals, tant en el cas dels homes com de les dones, es fan principalment caminant, en bicicleta i vehicle de mobilitat personal (VMP). El segueix el transport públic, entre les dones, i el vehicle privat, entre els homes.
- Les cadenes modals més utilitzades per tota la població resident a Barcelona en un dia feiner són les que combinen l'anar a peu, bicicleta o VMP amb el transport públic, seguit, a força distància de la combinació de diferents mitjans de transport públic.

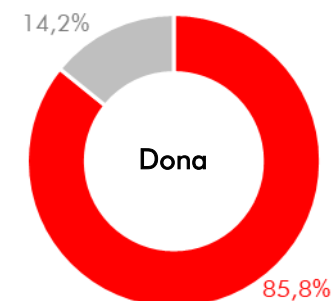
Desplaçaments unimodals

Mode de transport	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	1.418.830	46,5%	1.607.782	45,7%	3.026.613	46,2%
Transport públic	376.777	12,3%	570.450	16,2%	947.227	14,5%
Vehicle privat	646.621	21,2%	371.869	10,6%	1.018.490	15,5%
Total	2.442.228	100%	2.550.102	100%	4.992.330	100%



Desplaçaments multimodals. Principals cadenes

Cadenes modals	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat activa + T. Públic	164.809	61,3%	254.776	60,9%	422.876	61,7%
T. Públic + T. Públic	65.561	24,4%	126.494	30,2%	192.055	28,0%
Resta de cadenes modals	38.624	14,4%	37.270	8,9%	70.265	10,3%
Total	268.994	100%	418.540	100%	685.197	100%



Unimodal Multimodal

3.4. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.4.1. Dades generals

- En un dia laborable el lloc d'aparcament del **cotxe** de les persones residents a Barcelona és bastant heterogeni. Així, els llocs més habituals són en aparcaments de propietat, lloguer o concessió, i al carrer.
 - En funció de si s'efectua pagament, s'observa com el 48,4% dels estacionaments són gratuïts.
- Pel que fa a l'aparcament de la **moto**, aquest es concentra en un dia laborable al carrer. L'aparcament en propietat i de pagament té menys representació que en el cas del cotxe. Les **furgonetes/camió** s'aparquen amb major mesura al carrer i places de càrrega i descàrrega.

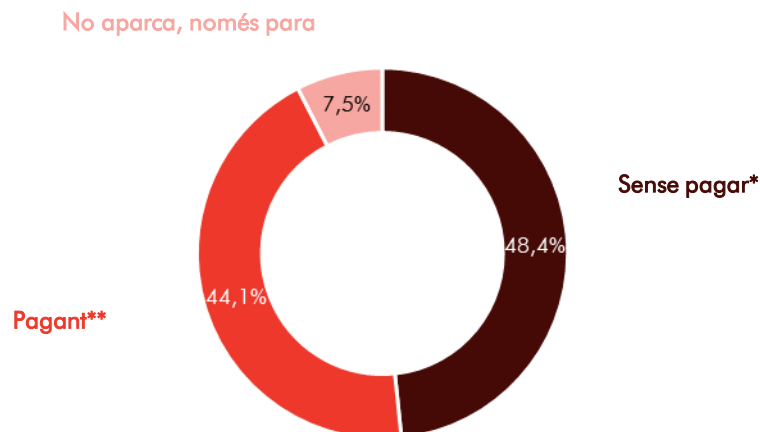
Lloc d'aparcament	Cotxe	Moto
Carrer*	33,5%	72,0%
Propietat, lloguer o concessió	29,8%	17,9%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	21,9%	8,7%
Altres**	14,8%	..
Total	100%	100%

Lloc d'aparcament	furgoneta/ camió
Carrer* i càrrega i descàrrega	47,0%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)* i	44,0%
Propietat, lloguer o concessió	..
Altres**	..
Total	100%

*Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: pàrquing de pagament; intercanvi; només per a un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

Lloc d'aparcament del cotxe



*Inclou: Al carrer, aparcament d'intercanvi gratuït i aparcament gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani

** Inclou: Al carrer (zona blava, verda, altra color), aparcament d'intercanvi de pagament, aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani i aparcament en propietat, lloguer o concessió i pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada

3. Mode de transport

3.4. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.4.2. Lloc d'aparcament del cotxe segons municipi de destinació

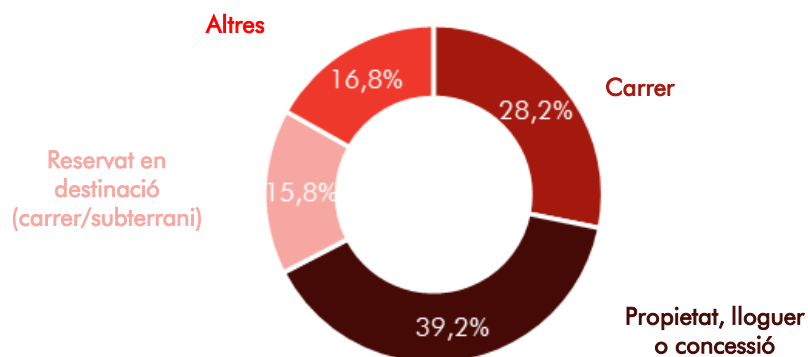
- El lloc d'aparcament del cotxe en els desplaçaments amb destinació a Barcelona mostra una major proporció de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió, que en els desplaçaments on la destinació és a un altre municipi. En aquests casos l'aparcament més habitual és al carrer i en espais reservats en destinació.

Lloc d'aparcament	Municipi de destinació	
	Barcelona	A un altre municipi
Carrer*	28,2%	46,4%
Propietat, lloguer o concessió	39,2%	..
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	15,8%	36,9%
Altres**	16,8%	9,8%
Total	100%	100%

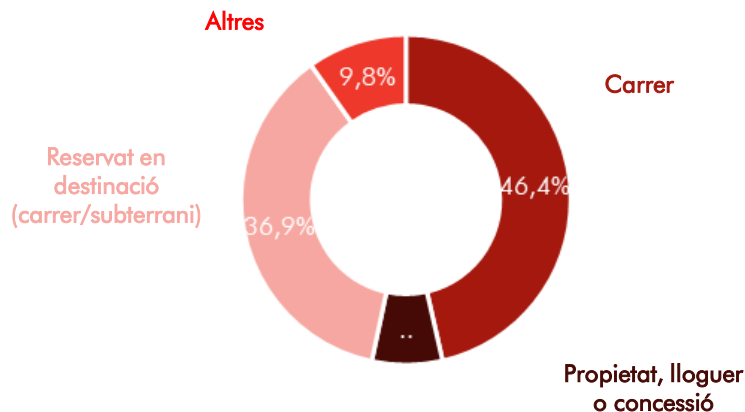
*Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: aparcament de pagament; intercanvi; només per a un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta.

Municipi de destinació Barcelona



Municipi de destinació a un altre municipi



3.4. Lloc d'aparcament del vehicle privat

3.4.3. Lloc d'aparcament del cotxe segons el motiu

- El lloc d'aparcament del cotxe mostra diferències en funció del motiu pel qual s'efectua el desplaçament:
 - En els desplaçaments per motius de treball i estudis (mobilitat ocupacional) s'utilitza majoritàriament l'aparcament reservat en destinació (48,7%).
 - En els motius personals, l'aparcament al carrer és el majoritari amb un 42,1%.
 - En la tornada a casa, l'aparcament en propietat/lloguer/concessió és el més utilitzat, engloba el 66,1% dels viatges per aquest motiu.

Lloc d'aparcament del cotxe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Carrer*	34,3%	42,1%	25,7%	33,5%
Propietat, lloguer o concessió	..	..	66,1%	29,8%
Reservat en destinació (carrer/subterrani)*	48,7%	22,7%	..	21,9%
Altres**	11,0%	30,3%	..	14,8%
Total	100%	100%	100%	100%


*Inclou: tipus d'aparcament pagant i gratuït

** Inclou: aparcament de pagament; intercanvi; només per a un moment; altres llocs; i no ho sap, no contesta

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.4.4. Accions davant del pagament obligatori per aparcar als centres urbans

- A les persones que fan desplaçaments amb destinació no casa, amb vehicle privat motoritzat i aparquen sense pagar se'ls ha preguntat què farien en cas de pagament obligatori en l'aparcament als centres urbans.
 - L'ús del transport públic, l'acceptació del pagament i fer el desplaçament en moto són les tres respostes més mencionades.

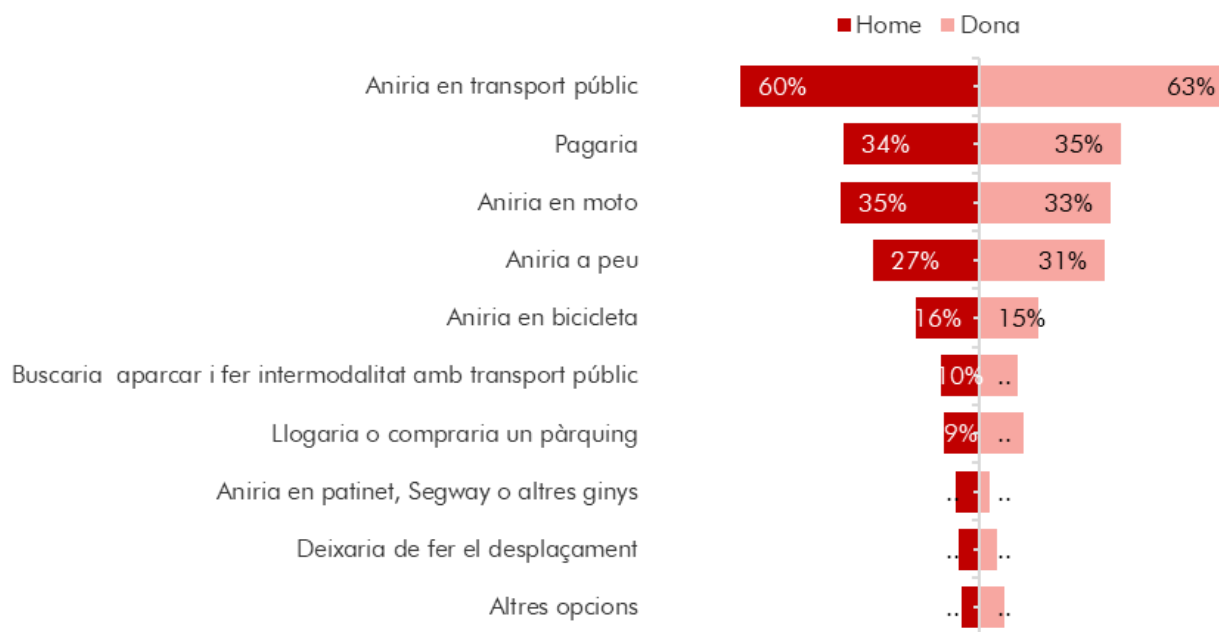
Què faria en cas que tots els vehicles haguéssin de pagar per aparcar als centres urbans?	Barcelona	
Aniria en transport públic	61,1%	
Pagaria	34,5%	
Aniria en moto	34,3%	
Aniria a peu	28,1%	
Aniria en bicicleta	15,6%	
Llogaria o compraria un pàrquing	9,6%	
Buscaria un lloc per aparcar i fer intermodalitat amb transport públic	9,6%	
Aniria en patinet, Segway o altres ginys	4,8%	
Deixaria de fer el desplaçament	5,0%	
NS/NC	..	
Altres opcions	..	
Compartiria vehicle i despeses	..	

Nota. El percentatge de la taula, es calcula en base als individus. Cada individu podia respondre fins a un màxim de tres respostes

3.4. Lloc d'aparcament dels desplaçaments en vehicle privat

3.4.5. Accions davant del pagament obligatori per aparcar als centres urbans

- La resposta majoritària, tant en els homes (60%) com les dones (63%), és que anirien en transport públic. Les dones pagarien (35%) o anirien a peu (31%), més que els homes (34% i 27% respectivament). En canvi els homes anirien més en moto o bicicleta.



Nota. El percentatge es calcula en base als individus. Cada individu podia respondre fins a un màxim de tres respostes

4. Motiu de desplaçament i mode de transport

- Els barcelonins i barcelonines quan es desplacen per motius de treball i estudis i les respectives tornades a casa ho fan principalment amb transport públic. Quan el desplaçament és per motius personals predomina la mobilitat activa. El vehicle privat té menys presència en aquest tipus de desplaçaments que en els què són per treball i estudis.

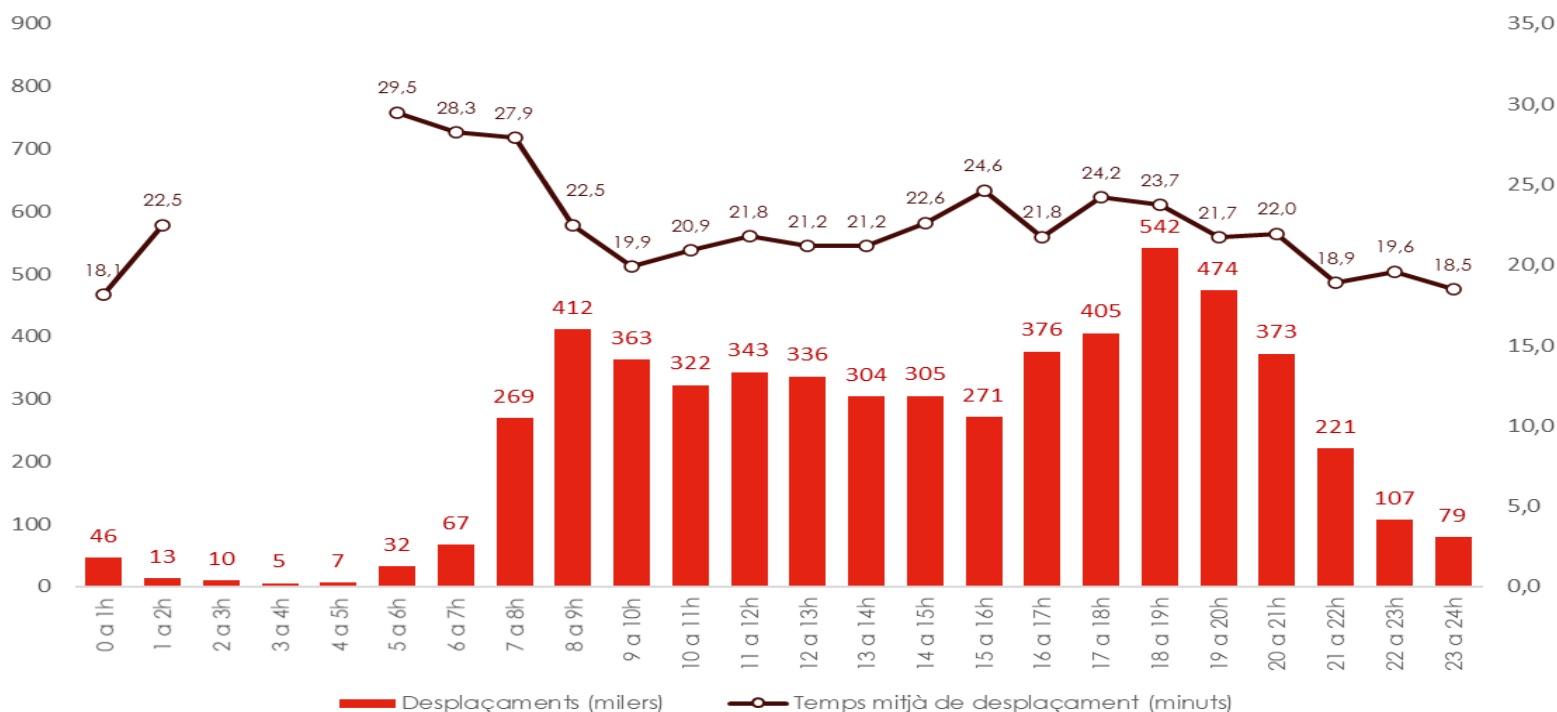
Mode de transport		Motiu de desplaçament				Total
		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	
Desplaçaments	Mobilitat activa	316.833	1.455.936	213.237	1.063.130	3.049.136
	Transport públic	461.910	446.999	328.811	336.410	1.574.131
	Vehicle privat	296.075	328.487	197.247	237.139	1.058.947
	Total	1.074.818	2.231.422	739.295	1.636.679	5.682.214
% columna	Mobilitat activa	29,5%	65,2%	28,8%	65,0%	53,7%
	Transport públic	43,0%	20,0%	44,5%	20,6%	27,7%
	Vehicle privat	27,5%	14,7%	26,7%	14,5%	18,6%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
% fila	Mobilitat activa	10,4%	47,7%	7,0%	34,9%	100%
	Transport públic	29,3%	28,4%	20,9%	21,4%	100%
	Vehicle privat	28,0%	31,0%	18,6%	22,4%	100%
	Total	18,9%	39,3%	13,0%	28,8%	100%

5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Dades globals

- La distribució horària dels desplaçaments de la població resident a Barcelona és força homogènia, exceptuant una punta horària de 8 a 9 hores del matí i un període de màxima concentració a la tarda, entre les 17 i les 20 hores. En aquestes tres hores de la tarda, quan es fan més de 1,42 milions de desplaçaments, es concentra una quarta part de la mobilitat diària. Aquest període coincideix amb les sortides de la feina i de l'escola i amb l'horari d'ús de molts serveis i comerços.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona és de 22,4 minuts. A la franja de primera hora del matí, de 5h a 8h, el temps percebut és més alt, superant els 27 minuts de mitjana.

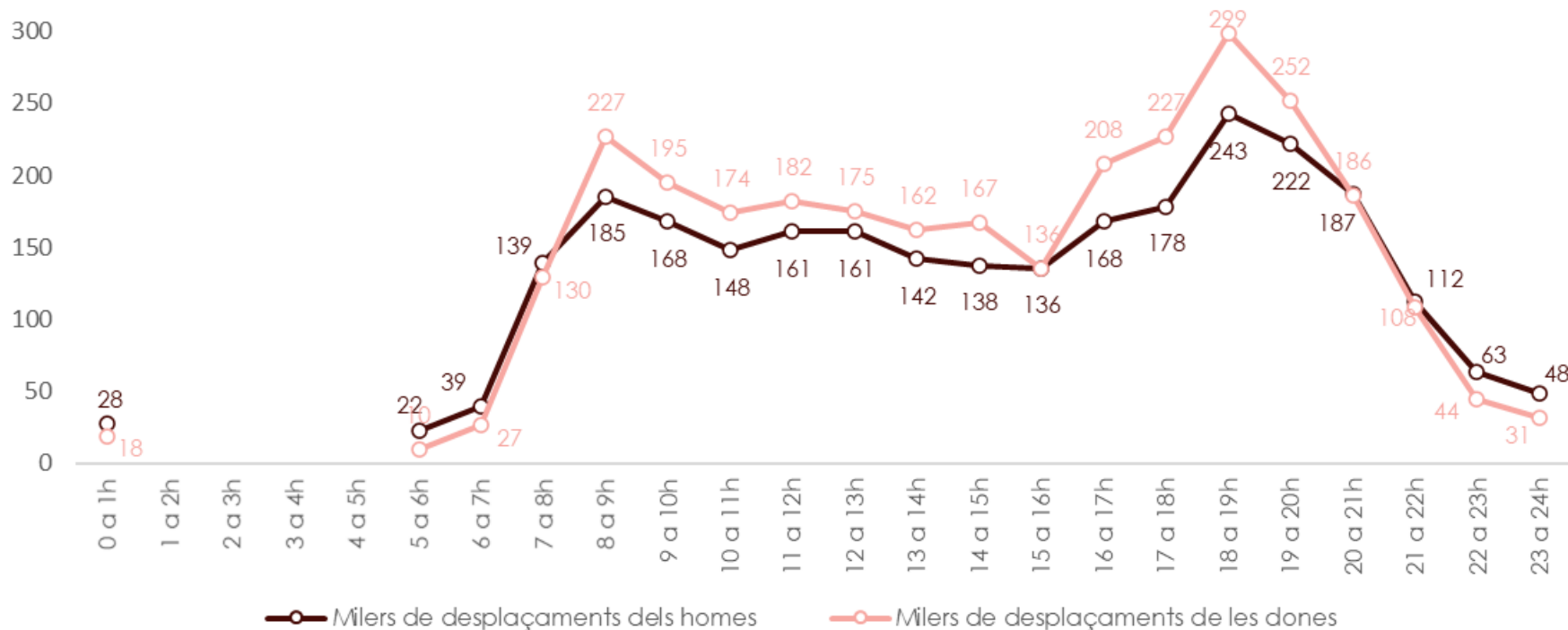


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.1. Dades globals

- Existeix un decalatge en l'inici dels desplaçaments pel matí i a la nit entre homes i dones. Al matí, els homes comencen a desplaçar-se abans que les dones, mentre que a la nit, els homes es desplacen fins més tard.
- A la resta de franges horàries, les dones realitzen més desplaçaments que els homes.
- L'hora punta de la tarda dels homes és més pronunciada de 18h a 19h, mentre que la de les dones és més extensa en el temps, de 17h a 20h.

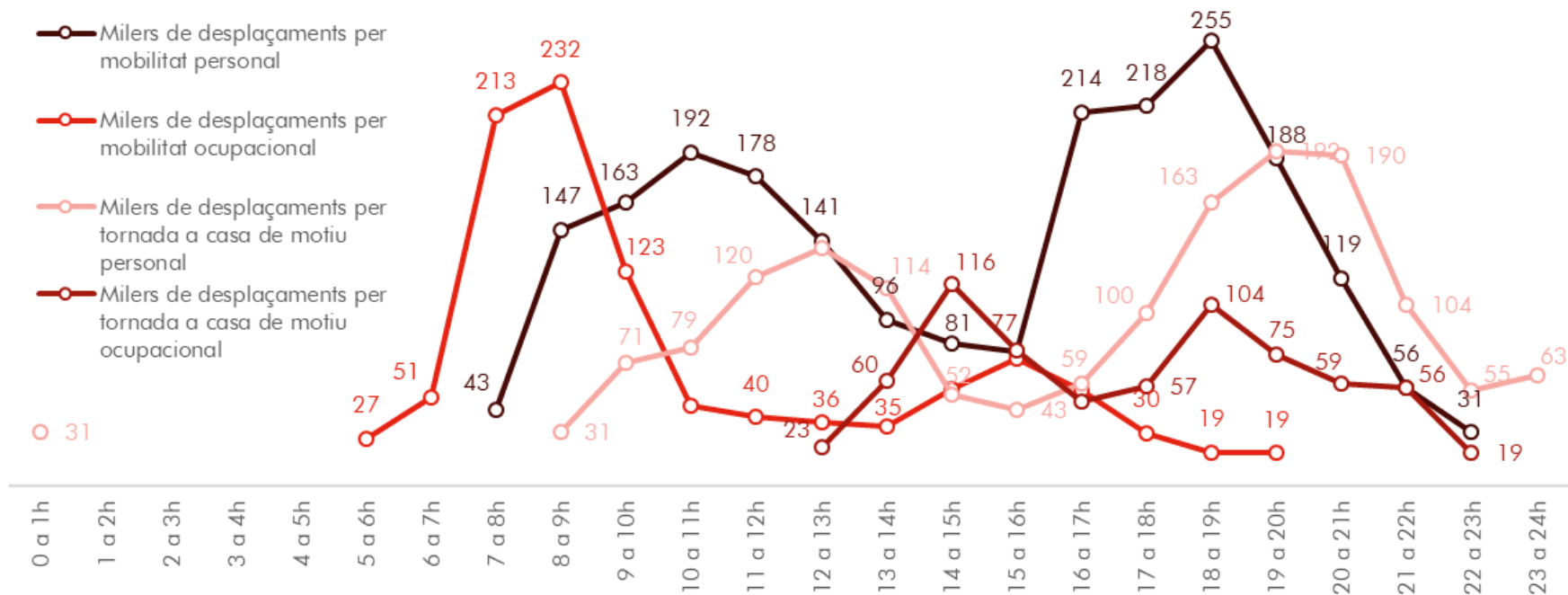


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.2. Distribució horària dels desplaçaments segons el motiu

- Els desplaçaments de les persones residents a Barcelona presenten una distribució horària al llarg d'un dia feiner diferent segons el motiu del desplaçament.
- Els desplaçaments per motius de treball i estudis (mobilitat ocupacional) són els majoritaris a primeres hores del matí; al llarg del matí són els desplaçaments per motius personals els predominants; a partir de les 12 hores, la majoria de desplaçaments són de tornada a casa; a partir de les 15 hores, són els desplaçaments per motius personals els majoritaris i fins les 20 hores, moment en que s'efectuen les tornades a casa, principalment des de motius personals.

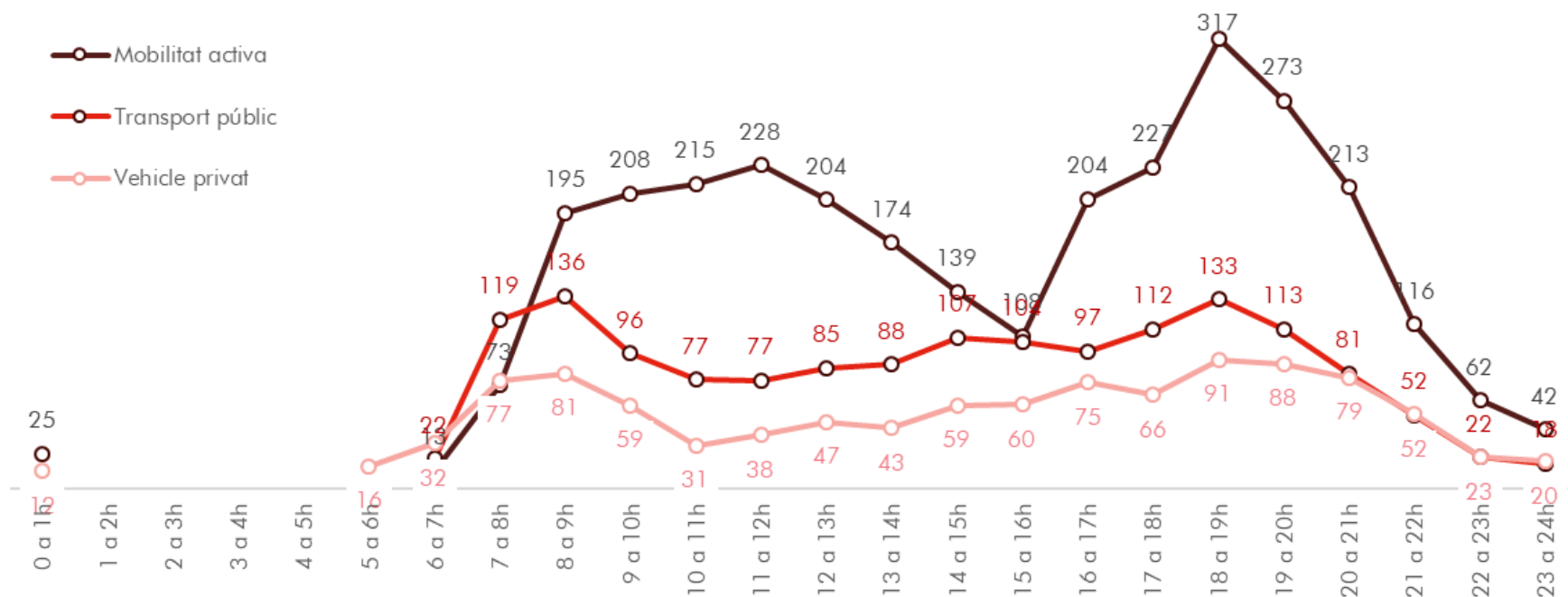


5. El temps de la mobilitat

5.1. Distribució horària dels desplaçaments

5.1.3. Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport

- La distribució horària al llarg d'un dia feiner segons el mode de transport utilitzat mostra com la intensitat dels desplaçaments en modes actius és superior als modes motoritzats en gairebé totes les franges horàries analitzades, amb l'excepció de la franja de 6h a 8h.
- Cal tenir en compte que la mobilitat activa presenta una pauta diària similar a la de la mobilitat personal.



5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Dades globals

- Els desplaçaments de les persones residents a Barcelona tenen una durada mitjana percebuda de 22,4 minuts. La durada mitjana percebuda pels homes és molt similar a la de les dones, 22,5 minuts i 22,3 minuts, respectivament.
- De tota la població analitzada, es constaten variacions en la durada dels desplaçaments segons el tipus de recorregut realitzat. Així, si només es consideren els desplaçaments interns a Barcelona, la durada mitjana percebuda és la més baixa, 19,3 minuts. En considerar els desplaçaments amb origen o destinació Barcelona, la durada mitjana percebuda augmenta fins els 45,9 minuts. En aquest cas les diferències per sexe s'accentuen, essent les dones les que triguen més en fer els seus desplaçaments.

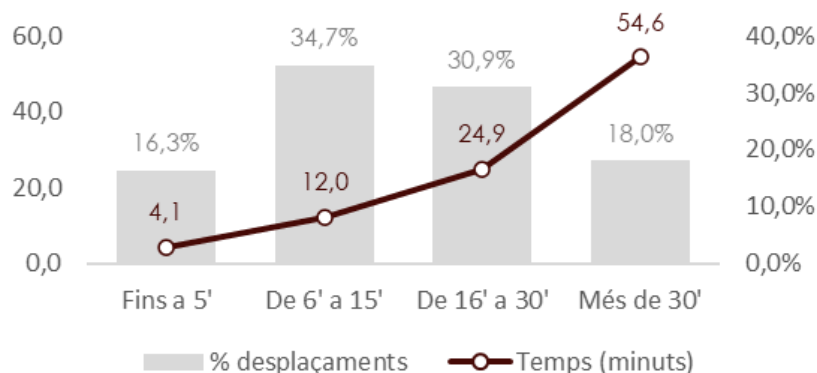
Tipus de recorregut	Homes		Dones		Total	
	Durada mitjana (minuts)	Desplaçaments	Durada mitjana (minuts)	Desplaçaments	Durada mitjana (minuts)	Desplaçaments
Interns a Barcelona	19,0	2.286.693	19,5	2.620.284	19,3	4.906.978
Connexió amb altres municipis	44,2	356.152	48,2	272.282	45,9	628.434
Externs a Barcelona	25,8	68.376	26,6	78.426	26,2	146.802
Total	22,5	2.711.222	22,3	2.970.992	22,4	5.682.214

5. El temps de la mobilitat

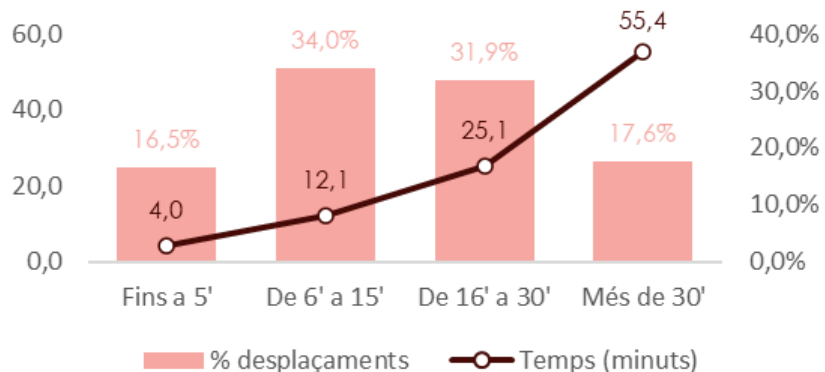
5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.1. Dades globals

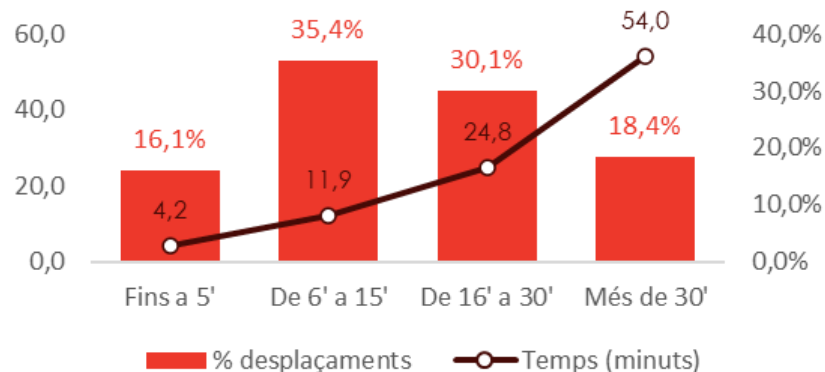
- La majoria dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona, el 65,6%, tenen una durada mitjana d'entre 6 i 30 minuts. El 16,3% són desplaçaments amb una durada de 5 o menys minuts; els desplaçaments amb una durada superior (més de 30 minuts), representen el 18,0% del total. No hi ha diferències destacables entre homes i dones.



Homes



Dones



5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.2. Durada mitjana percebuda segons motiu

- Considerant que la mobilitat personal s'associa a la mobilitat a peu i, per tant, a desplaçaments de menys durada, el temps de la mobilitat personal és menor a la mobilitat ocupacional.
- L'anar a comprar, l'acompanyar a persones i l'oci/diversió/àpats/esports, desplaçaments que normalment es realitzen en un àmbit de proximitat a la residència, són els percebuts amb una menor durada mitjana, mentre que els desplaçaments per passeig, treball i gestions de treball o estudis són els que es perceben més llargs.

Motiu des plaçament	Durada mitjana del des plaçament (minuts)		
	Home	Dona	Total
Treball i gestions de treball	25,9	25,5	25,7
Estudis	25,6	28,6	27,1
Mobilitat ocupacional	25,8	26,1	25,9
Compres	14,9	15,1	15,0
Metge/hospital	22,9	24,6	24,2
Visita amic/familiar	26,0	23,4	24,5
Acompanyar/cura persones	18,9	16,9	17,7
Gestions personals	19,5	22,1	20,8
Oci/diversió/àpats/esport	17,6	19,5	18,5
Sense destinació fixe, passejar	29,6	30,6	30,0
Mobilitat personal	19,5	19,4	19,4
Tornada a casa ocupacional	29,2	29,0	29,1
Tornada a casa personal	20,7	21,4	21,1
Total	22,5	22,3	22,4

5. El temps de la mobilitat

5.2. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

5.2.3. Durada mitjana percebuda segons mode de transport

- Els desplaçaments que es fan en moto, a peu, en bicicleta o altres mitjans de mobilitat activa són els que es perceben de menor durada mitjana.
- Contràriament, els desplaçaments fets amb Renfe Rodalies i Taxi són en els què les persones entrevistades declaren invertir-hi més temps (54,1 minuts i 43,4 minuts, respectivament).

Mitjà de transport	Durada mitjana del desplaçament (minuts)		
	Homes	Dones	Total
Caminant	16,2	14,8	15,4
Bicicleta	21,1	20,6	20,9
Altres mobilitat activa	14,7	16,2	16,2
Total mobilitat activa	17,8	13,3	15,7
Autobús	28,0	31,2	30,1
Metro	30,9	31,4	31,2
Tramvia	25,3	30,5	28,3
FGC	35,9	39,1	37,7
Rodalies Renfe	62,1	48,6	54,1
Taxi	49,0	39,7	43,4
Total transport públic	32,6	33,1	32,9
Cotxe com a conductor	30,8	25,2	29,0
Cotxe com a acompanyant	30,0	35,0	33,9
Moto com a conductor	16,8	18,2	17,2
Total vehicle privat	25,9	26,2	26,0
Total	22,5	22,3	22,4

6. La mobilitat segons segments de població

6.1. Grau de mobilitat

- **Sexe:** no hi ha diferències destacables.
- **Edat:** el grau de mobilitat creix lleugerament fins als 64 anys, quan disminueix la mitjana de desplaçaments diaris (més entre les dones que entre els homes).
- **Situació professional:** els homes i les dones actives ocupades són els que realitzen més desplaçaments. Contràriament, i tenint en compte tota la població, són les dones estudiants i dedicades a les tasques de la llar les que tenen un grau de mobilitat menor.
- **Estudis acabats:** El grau de mobilitat augmenta a mesura que augmenta el nivell d'estudis, sent més destacable en el cas de les dones.

		Homes		Dones		Total	
	Segment de població	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil	Total població	Població mòbil
Grups d'edat	De 16 a 29 anys	3,8	3,9	3,9	4,1	3,9	4,0
	De 30 a 64 anys	4,2	4,4	4,1	4,3	4,1	4,3
	De 65 i més anys	4,0	4,5	3,7	4,1	3,8	4,3
Situació professional	Actiu ocupat/da	4,1	4,3	4,1	4,3	4,1	4,3
	Actiu en atur	3,9	4,4	4,1	4,6	4,0	4,5
	Jubilat/pensionista/prejubilat	4,2	4,7	3,6	4,1	3,9	4,3
	Tasques de la llar	-	-	3,4	3,8	3,4	3,9
	Estudiant	3,6	3,8	3,4	3,5	3,5	3,7
Estudis acabats	Sense estudis	..	..	2,8	3,1	3,0	3,3
	Estudis primaris	3,8	4,2	3,5	4,0	3,6	4,1
	Estudis secundaris	4,2	4,5	3,6	4,0	3,9	4,2
	Estudis superiors	4,1	4,3	4,4	4,5	4,3	4,4
Total		4,1	4,3	3,9	4,2	4,0	4,3

6. La mobilitat segons segments de població

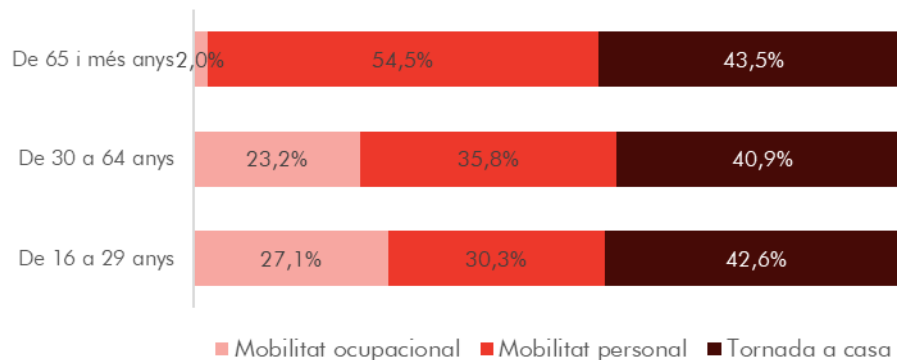
6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.1. Edat

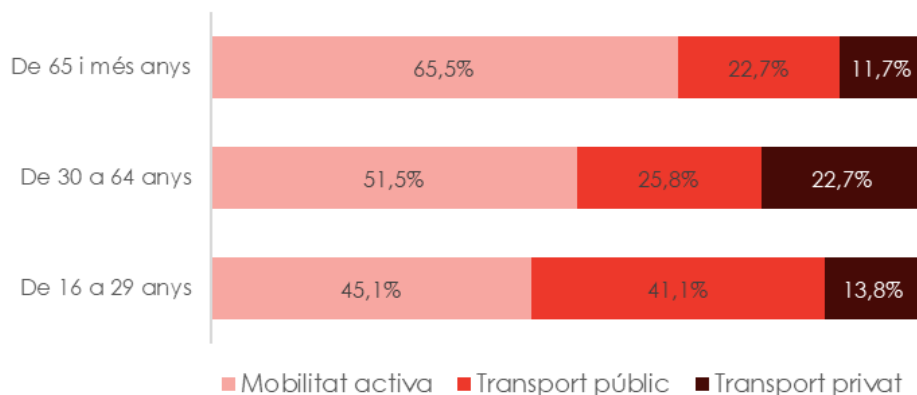
MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La mobilitat personal és superior a la mobilitat ocupacional a totes les edats.
- El transport públic és utilitzat en major mesura per la població d'entre 16 i 29 anys amb un 41,1%. La gent gran es mou majoritàriament a peu (65,5%).

Segons motiu



Segons mode



6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.2. Edat i sexe

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- En relació als modes de transport, les dones de 65 i més anys són qui fan més ús dels mitjans de mobilitat activa. El col·lectiu que més utilitza el transport públic són les dones de 16 a 29 anys. Els homes en edat de treballar són el col·lectiu que més utilitza el vehicle privat.

Sexe	Edat	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	46,0%	34,9%	19,1%	100,0%
	De 30 a 64 anys	50,6%	20,7%	28,7%	100,0%
	De 65 i més anys	65,2%	18,7%	16,1%	100,0%
	Total	52,8%	22,8%	24,4%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	44,2%	47,0%	8,8%	100,0%
	De 30 a 64 anys	52,3%	30,9%	16,8%	100,0%
	De 65 i més anys	65,8%	25,6%	8,5%	100,0%
	Total	54,4%	32,2%	13,4%	100,0%
Total		53,7%	27,7%	18,6%	100,0%

- Les dones d'entre 16 i 64 anys, superen els homes de la mateixa franja d'edat en la proporció de desplaçaments per motius personals; mentre que els homes fan més desplaçaments per motius ocupacionals.

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	28,4%	28,5%	43,1%	100,0%
	De 30 a 64 anys	24,0%	34,4%	41,6%	100,0%
	De 65 i més anys	2,0%	54,1%	43,9%	100,0%
	Total	20,2%	37,5%	42,3%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	25,9%	32,0%	42,1%	100,0%
	De 30 a 64 anys	22,5%	37,2%	40,3%	100,0%
	De 65 i més anys	2,0%	54,8%	43,2%	100,0%
	Total	17,7%	40,9%	41,4%	100,0%
Total		18,9%	39,3%	41,8%	100,0%

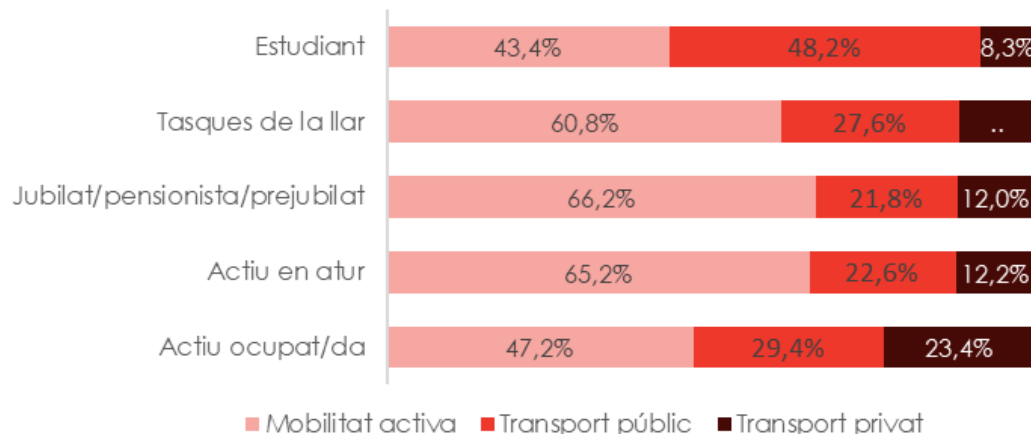
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

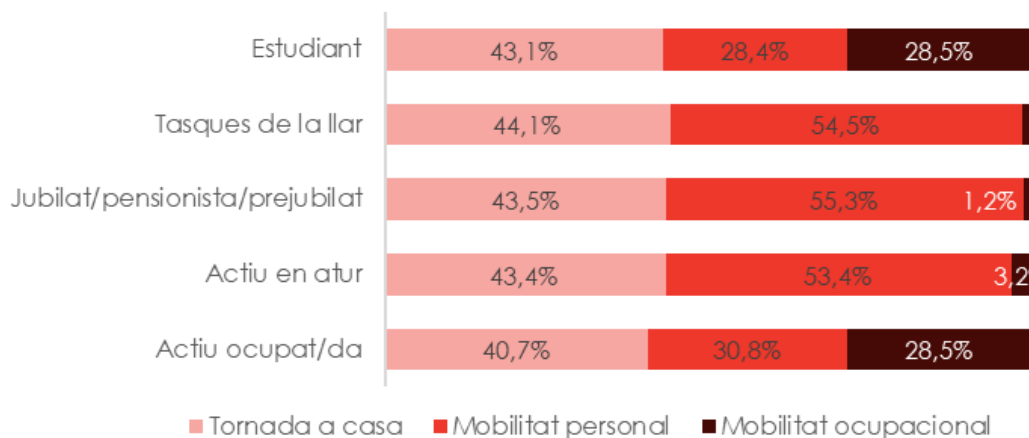
6.2.3. Situació professional

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- La població que es dedica a les tasques de la llar, les persones jubilades/pensionistes i les actives aturades es mouen majoritàriament per motius personals. Aquests tres grups també són els que es desplacen en major proporció en modes de mobilitat activa.



- Les persones estudiants i ocupades es desplacen més per motius ocupacionals i alhora es mouen més en mitjans motoritzats; en el primer cas, ho fan principalment en transport públic i, en el segon, en proporcions més similars entre transport públic i privat.



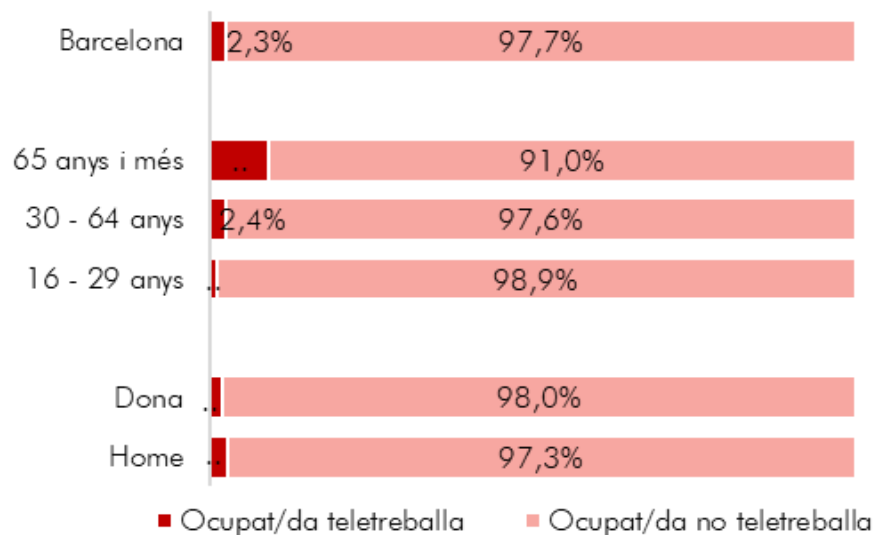
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

6.2.3. Situació professional

TELETREBALL

- A la població activa ocupada de Barcelona se li ha preguntat si realitzava teletreball, en el cas que no hagués realitzat cap desplaçament per motius de treball o gestions de treball.
- Entre les persones residents a Barcelona, un **2,3% de les persones actives ocupades teletreballaven** en un dia tipus laborable.



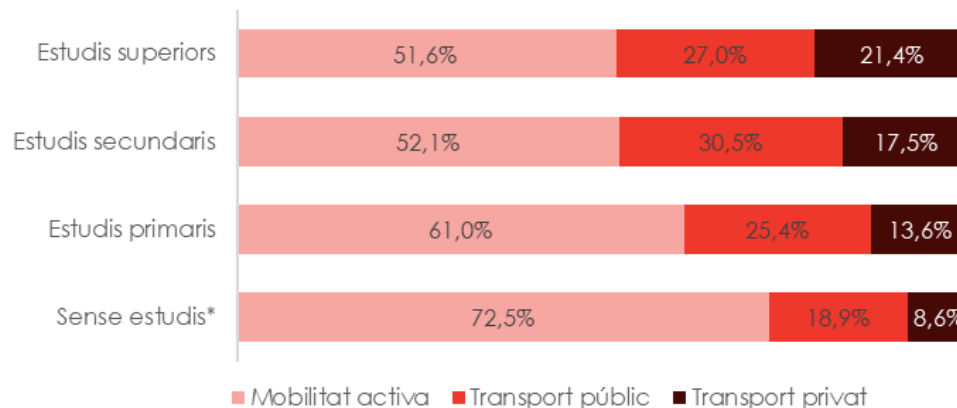
6. La mobilitat segons segments de població

6.2. Pautes de mobilitat segons segments de població

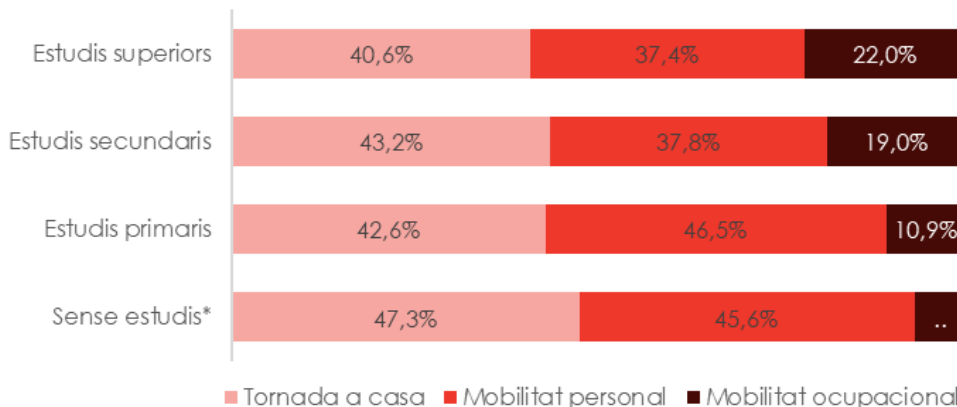
6.2.4. Nivell d'estudis

MOTIU I MODE DEL DESPLAÇAMENT

- Els modes de mobilitat activa són més utilitzats entre els col·lectius amb un nivell d'estudis més baix. El transport privat augmenta a mesura que també ho fa el nivell d'estudis.



- A mesura que augmenta el nivell d'estudis també ho fa la proporció de desplaçaments per motius ocupacionals, al contrari que la mobilitat personal.



*El 81,0% de la població sense estudis és major de 64 anys.

7.1. Origen i destinació dels desplaçaments de les persones residents

- Del total de desplaçaments de les persones residents a Barcelona en un dia feiner, un 88,6% són interns a la ciutat, mentre que un 11,4% es fa cap a altres territoris de l'SIMMB (desplaçaments de connexió entre corones).
- Els desplaçaments interns al districte són els principals. Tot i així, hi ha poca distància amb les xifres dels connectius entre districtes.
- Els homes realitzen una major proporció de desplaçaments de connexió amb la resta de municipis que les dones.

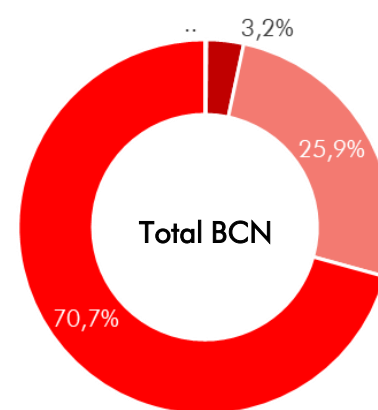
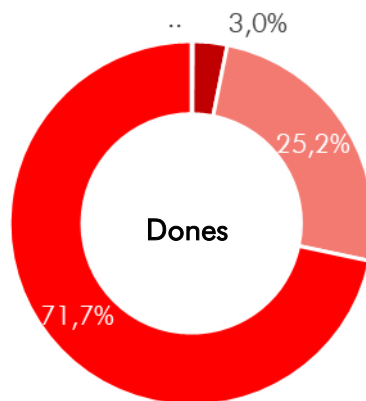
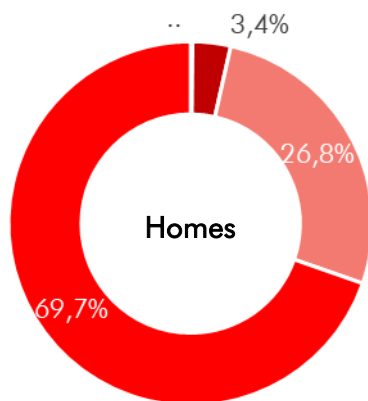
	Homes		Dones		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Interns als districtes	1.172.660	44,4%	1.442.282	49,9%	2.614.942	47,2%
Connexió entre districtes	1.114.033	42,2%	1.178.003	40,7%	2.292.036	41,4%
Connexió amb la resta de municipis	356.152	13,5%	272.282	9,4%	628.434	11,4%
Total	2.642.845	100,0%	2.892.566	100,0%	5.535.412	100,0%

LA DIMENSIÓ SUBJECTIVA

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

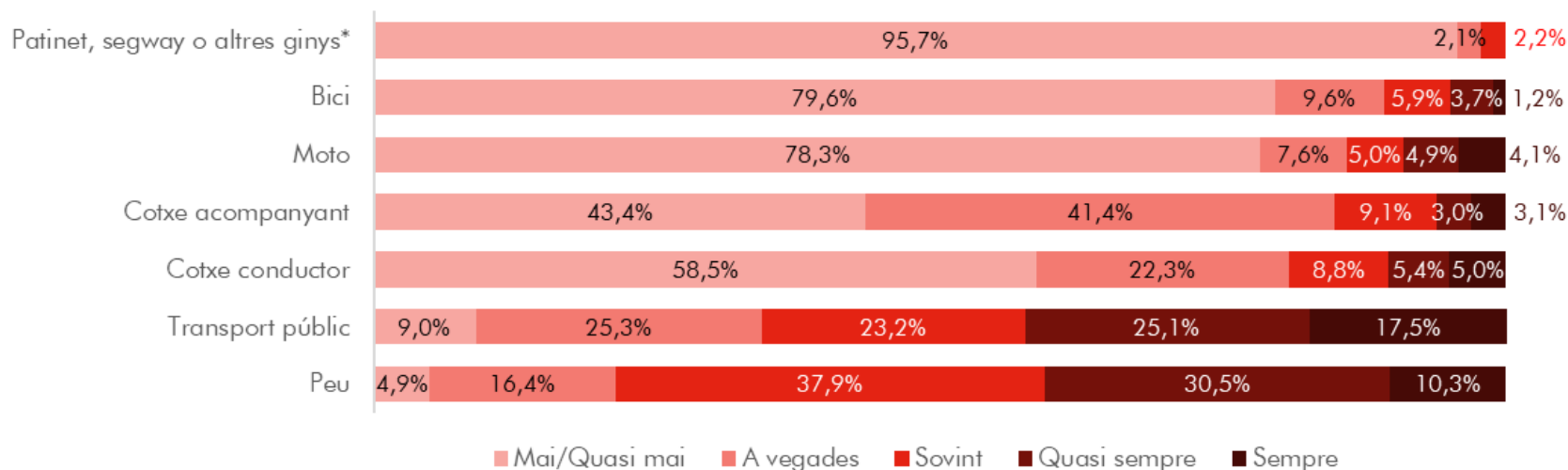
- El 96,7% de les persones residents a Barcelona declaren fer ús de dos o més modes de transport. Molt per sota se situen les persones residents que es consideren usuàries de només un mode de transport (3,2%).
- El nivell d'ús dels modes de transport, entre homes i dones, no mostra diferències significatives, si bé hi ha un percentatge major de dones que afirma ser usuària de tres modes de transport.



■ No n'usa cap ■ Usa un mode ■ Usa dos modes ■ Usa tots tres modes

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- S'ha demanat a les persones entrevistades que avaluin el seu nivell d'ús dels diferents modes de transport segons si els utilitzen: Mai/Quasi mai; A vegades; Sovint; Quasi sempre; Sempre.
- Les persones residents a Barcelona es consideren més usuàries del transport públic i peu. El 17,5% considera que sempre va en transport públic i el 10,3% que sempre va a peu.
- En relació als mitjans privats, es constata un percentatge elevat de persones que declaren no utilitzar mai o quasi mai el patinet, segway o altres ginys (95,7%), la bici (79,6%) i la moto (78,3%).



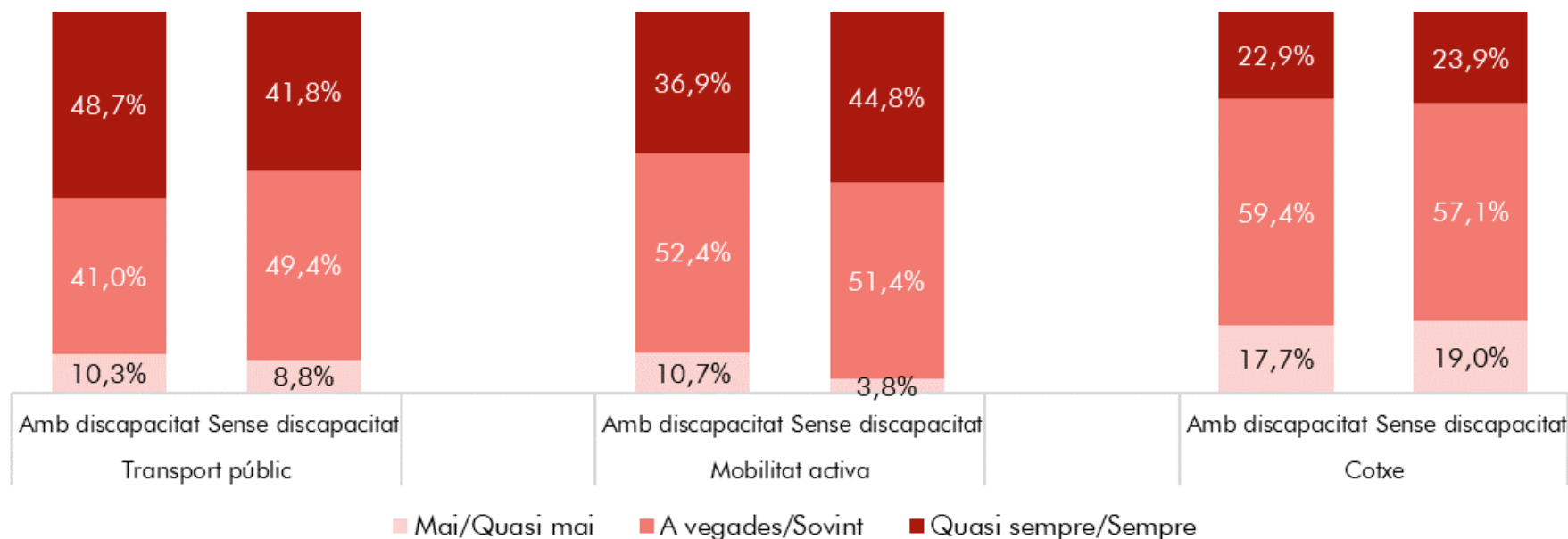
*Sovint, quasi sempre i sempre s'han agregat en una única categoria

1. Ús subjectiu dels modes de transport

1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

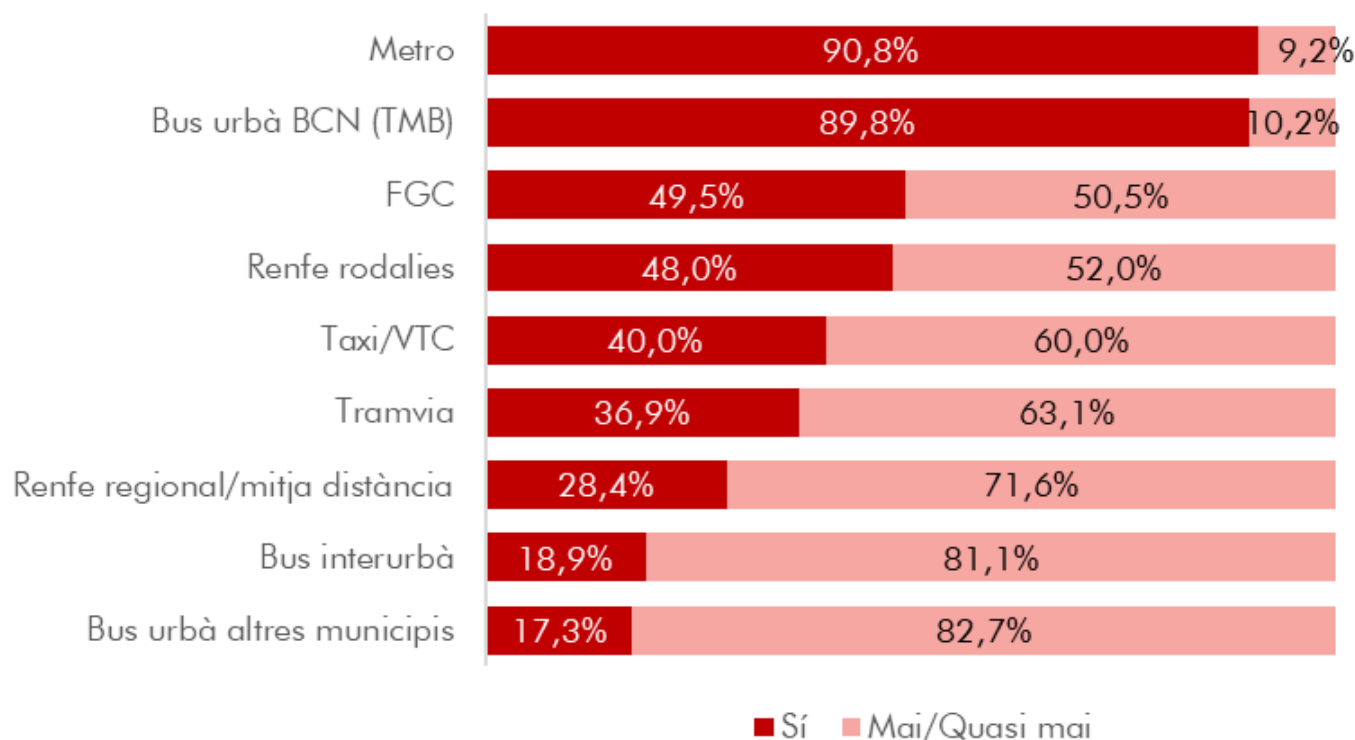
1.1.1. Segons discapacitat reconeguda legalment

- Les persones residents de Barcelona amb algun tipus de discapacitat declaren fer un menor ús dels modes de mobilitat activa i del transport públic que els que no en tenen.
- No es detecten diferències respecte l'ús del vehicle privat.



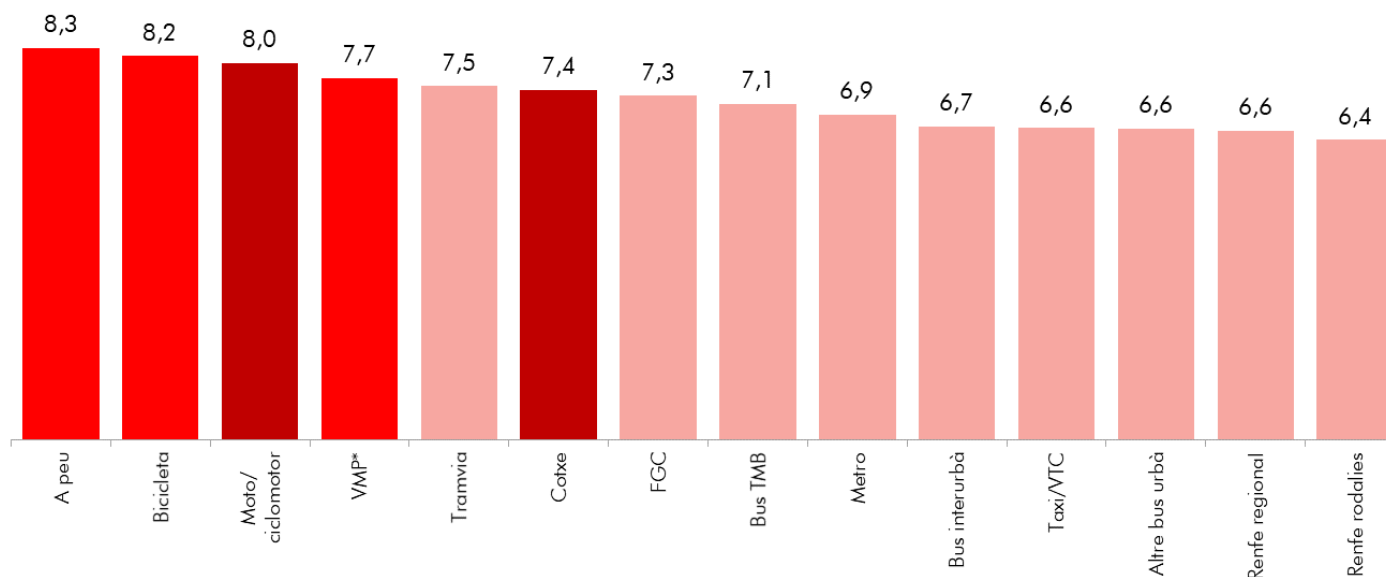
1.1. Nivell d'ús subjectiu dels modes de transport

- A la població usuària del transport públic (els que declaren que l'utilitzen a vegades, sovint, quasi sempre o sempre) se li ha demanat si, de forma particular, utilitza o no diferents mitjans de transport públic existents al SIMMB.
- El metro i l'autobús urbà de TMB són, amb diferència, el dos mitjans de transport públic col·lectiu amb major proporció de població usuària amb un 90,8% i 89,8% respectivament. L'autobús urbà d'altres municipis i l'autobús interurbà són els de menor utilització entre les persones residents a Barcelona, 17,3 i 18,9%.



2.1. Dades generals

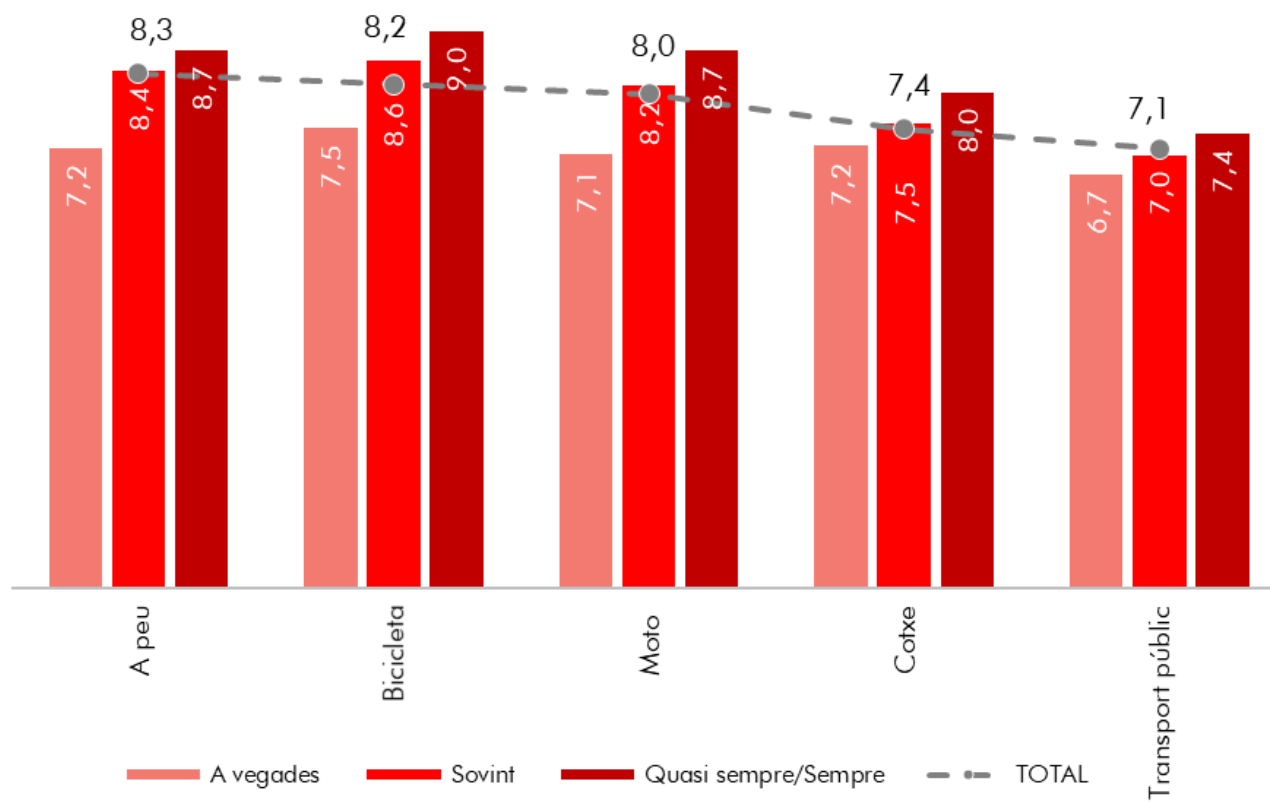
- Les persones residents a Barcelona han avaluat la satisfacció que els produeix l'ús dels diferents mitjans de transport (en una escala de 0 a 10). Els resultats mostren:
 - L'anar a peu és el mitjà més ben valorat, amb un 8,3, seguit de la bicicleta amb un 8,2 i de la moto amb un 8,0. El cotxe rep una valoració mitjana superior a la majoria dels mitjans de transport públic (7,4).
 - Entre els mitjans de transport públic, el tramvia (7,5) i els FGC (7,3) són els mitjans més ben valorats, mentre que el servei de Renfe de rodalies és el pitjor valorat (6,4).
- Cal destacar que tots els mitjans de transport avaluats reben puntuacions per sobre del 6,0.



* Mostra VMP: 81

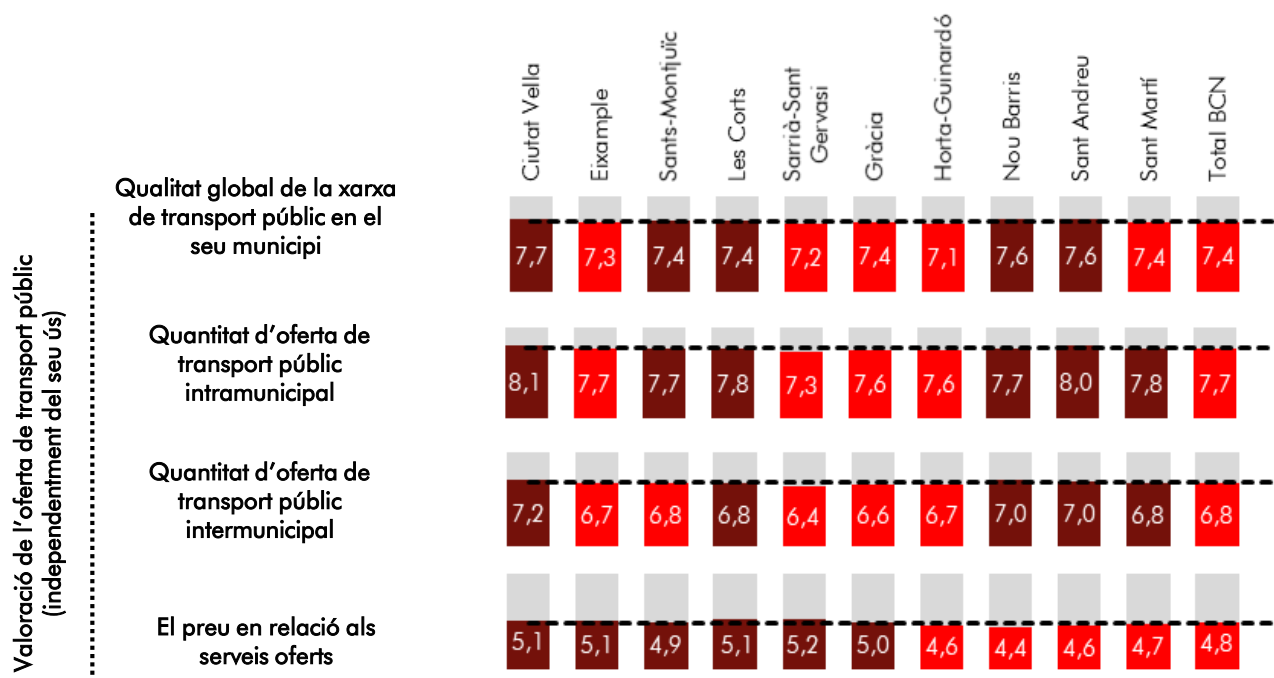
2.2. Segons el nivell d'ús subjectiu

- S'ha calculat el grau de satisfacció de cada mitjà de transport segons l'ús que se'n fa (a vegades, sovint, quasi sempre/sempre).
- Es constata com la població usuària habitual valora més positivament els mitjans que fan servir, en comparació amb la població usuària més esporàdica. Caminar és el mitjà més ben valorat entre la població usuària.



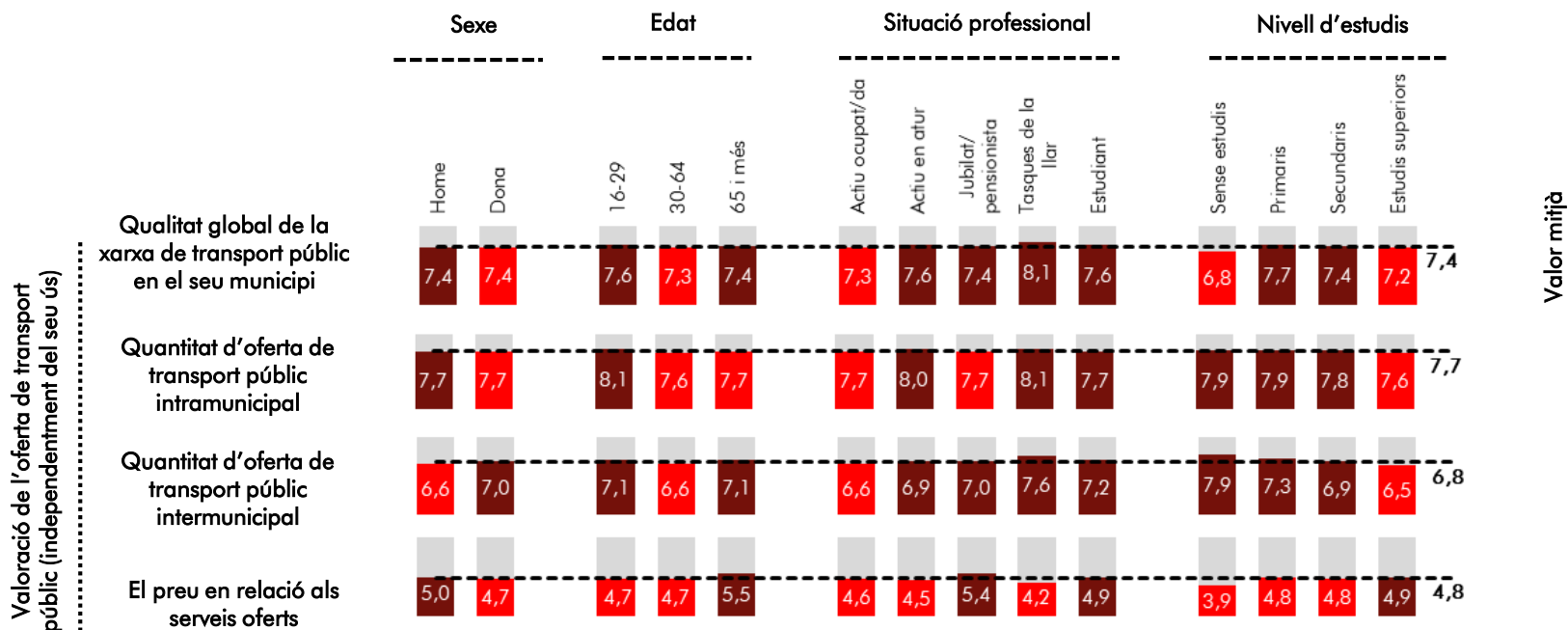
3.1. Segons variables territorials

- Les persones residents als districtes de Les Corts i Ciutat Vella són les que millor valoren la qualitat, quantitat del transport públic i el seu preu. En canvi les persones que resideixen a Horta-Guinardó són les que pitjor valoren la qualitat global de la xarxa; les persones residents a Sarrià-Sant Gervasi les que valoren pitjor la quantitat d'oferta de transport públic, tant interna al municipi com de connexió amb altres municipis; i les persones residents a Nou Barris donen una pitjor valoració al preu en relació als serveis oferts.



3.2. Segons variables sociodemogràfiques

- **Sexe:** No existeixen diferències destacables entre sexes. No obstant això, les dones valoren més positivament la quantitat d'oferta de transport públic intermunicipal i els homes el preu en relació als serveis ofertats.
- **Edat:** El grup d'entre 30-64 anys són els que donen menors valoracions a la qualitat, quantitat de l'oferta de transport públic i al seu preu.
- **Situació professional:** La població estudiant és el col·lectiu que valora millor la qualitat, quantitat de l'oferta de transport públic i el seu preu, mentre que les persones actives ocupades són les que valoren pitjor aquestes polítiques.
- **Nivell d'estudis:** Amb l'augment del nivell d'estudis disminueix la valoració atorgada al servei de transport públic, exceptuant el preu.



4. Condicionants meteorològics en els hàbits de mobilitat

4.1. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional (feina/estudis)

- El 34,1% de les persones residents a Barcelona i que treballen o estudien modifiquen el mitjà de transport fet servir en els seus **desplaçaments ocupacionals** (feina/estudis) a conseqüència de la pluja o altres situacions meteorològiques adverses.
- La població resident al districte de l'Eixample (42,4%) i de Gràcia (40,5%) són els que més modifiquen el mitjà de transport en els desplaçaments ocupacionals. En contraposició, les persones residents als districtes de Nou Barris (23,1%) i Sants-Montjuïc (28,4%) són les que menys modifiquen els seus hàbits.
- Els homes i la població jove (16-29 anys), els i les estudiants/es i els individus amb estudis superiors són els que més modifiquen els seus hàbits de mobilitat amb situacions meteorològiques adverses.

Les condicions metereològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar a la feina/a estudiar	DISTRICTE										
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	TOTAL
Sí	39,7%	42,4%	28,4%	30,1%	37,8%	40,5%	30,8%	23,1%	30,7%	33,1%	34,1%
No	59,1%	57,0%	70,4%	68,2%	62,2%	58,8%	68,7%	76,9%	68,5%	65,7%	65,2%
No faig el desplaçament	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Les condicions metereològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza per anar a la feina/a estudiar	Gènere		Edat			Situació professional		Nivell d'estudis				
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	Total BCN
Sí	35,3%	32,9%	38,9%	32,4%	..	34,0%	35,1%	..	19,1%	33,8%	37,4%	34,1%
No	64,1%	66,2%	60,7%	66,9%	..	65,2%	64,3%	..	79,4%	65,8%	61,9%	65,2%
No faig el desplaçament	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

4.1. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat ocupacional (feina/estudis)

- De les persones residents a Barcelona que en els seus desplaçaments **ocupacionals (feina/estudis)** modifiquen els seu mitjà de transport per la pluja:

Mitjà de transport fet servir habitualment (mobilitat ocupacional)	Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat ocupacional)					
	Caminant	Bicicleta	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Caminant	0%	44%	42%	13%	13%	1%
Bicicleta	17%	25%	51%	4%	4%	3%
Altres gins	12%	23%	45%	15%	15%	5%
Transport públic carretera	1%	11%	75%	13%	13%	0%
Transport públic ferroviari	7%	47%	16%	30%	30%	0%
Cotxe - furgó/camió	..	..	..	..	..	..
Moto	6%	22%	41%	31%	31%	0%

- La modificació en el repartiment modal habitual dels desplaçaments ocupacionals quedaria com:

Variació* del mitjà de transport per anar a la feina/estudiar	
Mobilitat activa	-42,1
Transport públic carretera	12,6
Transport públic ferroviari	41,4
Cotxe/Furgoneta/Camió	13,9
Moto	-26,0
Altres	0,2

*Resultats en punts percentuals

4.2. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal

- El 32,4% de les persones residents a Barcelona modifiquen el mitjà de transport fet servit en els seus **desplaçaments personals** a conseqüència de la pluja o situacions meteorològiques adverses. El 3,4% de la població deixa de fer el desplaçament per motius de pluja o meteorologia adversa.
- Les persones residents al districte de Sarrià-Sant Gervasi (41,6%) són les que més modifiquen el mitjà de transport; en contraposició la població resident als districtes de Nou Barris (71,9%), Ciutat Vella (67,0%) i Sants-Montjuïc (66,2%) són les que menys modifiquen els seus hàbits.
- Els homes i la població jove (16-29 anys), les persones actives ocupades i els individus amb estudis secundaris són els que més modifiquen els seus hàbits de transport.

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza en els desplaçaments personals	DISTRICTE										
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	TOTAL
Si	31,7%	33,3%	30,6%	32,6%	41,6%	35,6%	31,5%	25,6%	30,5%	32,7%	32,4%
No	67,0%	62,9%	66,2%	62,6%	55,9%	61,2%	64,4%	71,9%	65,7%	63,5%	64,2%
No faig el desplaçament	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3,4%

Les condicions meteorològiques modifiquen el mitjà de transport que utilitza en els desplaçaments personals	Gènere		Edat			Situació professional					Nivell d'estudis				
	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més	Actiu ocupat/da	Actiu en atur	Jubilat/pensionista/prejubilat	Tasques de la llar	Estudiant	Sense estudis	Primaris	Secundaris	Estudis superiors	Total BCN
Si	35,3%	29,9%	37,7%	32,3%	29,0%	30,5%	46,9%	31,5%	..	30,1%	..	26,6%	31,7%	35,6%	32,4%
No	62,2%	65,9%	61,4%	65,1%	64,1%	67,2%	50,7%	61,8%	..	68,5%	63,0%	68,2%	65,9%	61,4%	64,2%
No faig el desplaçament	2,5%	4,1%	..	2,7%	6,8%	2,3%	..	6,7%	..	..	..	5,3%	..	3,0%	3,4%

4.2. Condicionants meteorològics en els hàbits de la mobilitat personal

- De les persones residents a Barcelona que en els seus desplaçaments **personals** modifiquen els seu mitjà de transport per la pluja:

		Mitjà de transport fet servir quan plou (mobilitat personal)					
Mitjà de transport fet servir habitualment (mobilitat personal)		Caminant	Bicicleta	Transport públic carretera	Transport públic ferroviari	Cotxe - furgó/camió	Moto
Barcelona	Caminant	0%	0%	42%	33%	33%	25%
	Bicicleta	15%	0%	32%	47%	47%	2%
	Altres gins	..	..	..	..	..	..
	Transport públic carretera	2%	0%	19%	56%	56%	23%
	Transport públic ferroviari	6%	0%	61%	4%	4%	29%
	Cotxe - furgó/camió	8%	0%	38%	54%	54%	0%
	Moto	8%	0%	31%	33%	33%	26%

- La modificació en el repartiment modal habitual dels desplaçaments personals quedaria com:

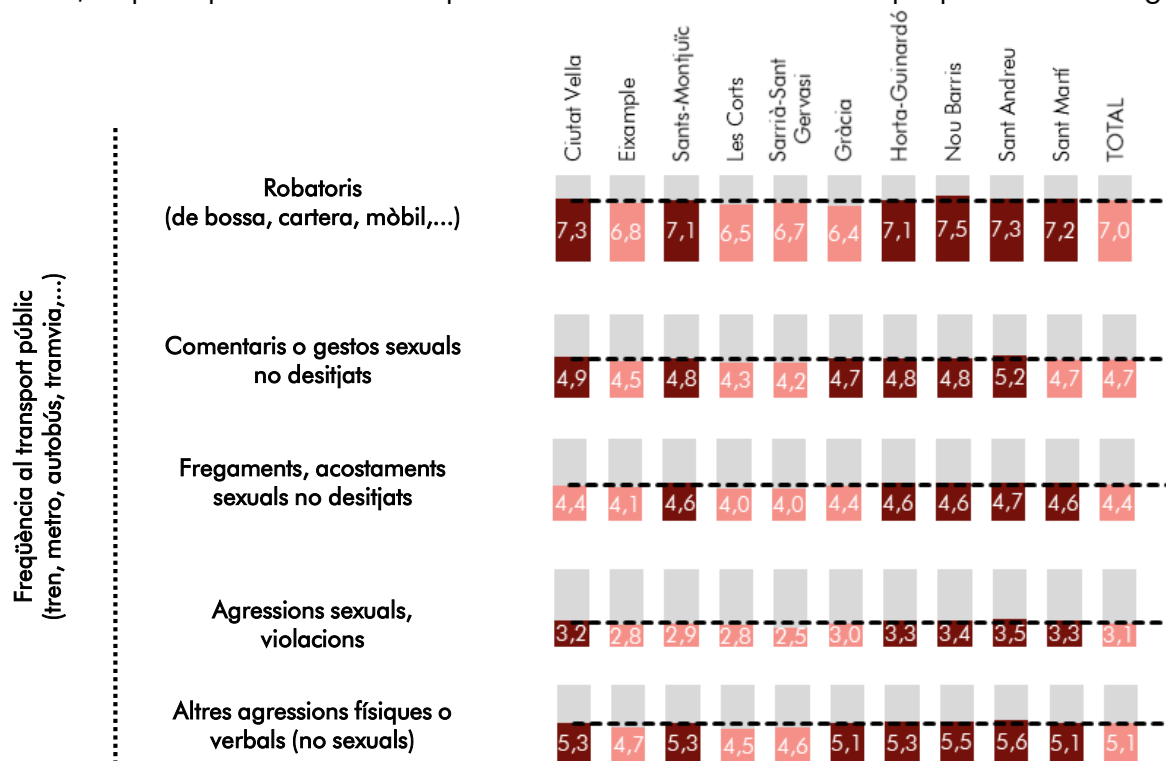
Variació* del mitjà de transport en desplaçaments personals	
Mobilitat activa	-48,6
Transport públic carretera	14,8
Transport públic ferroviari	31,2
Cotxe/Furgoneta/Camió	16,6
Moto	-15,2
Altres	1,2

*Resultats en punts percentuals

5.1. Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic

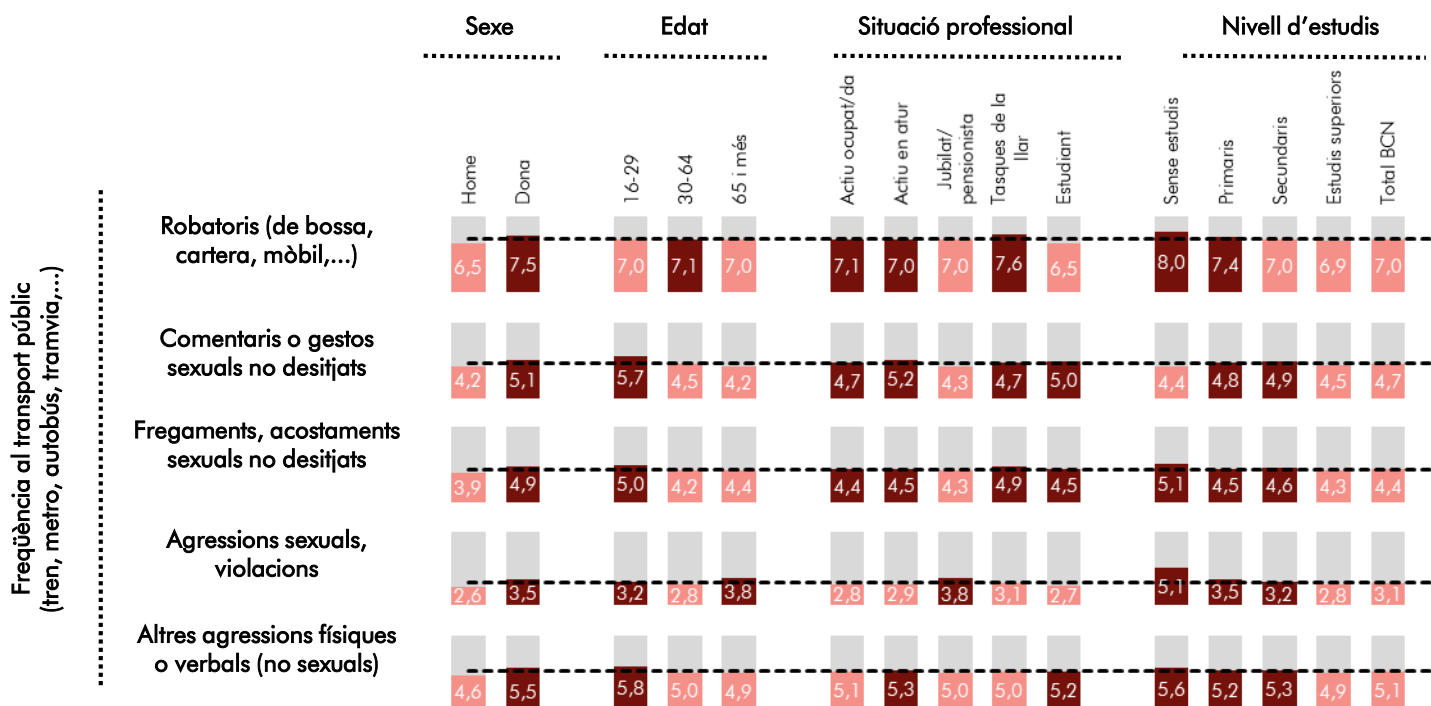
Les persones residents a Barcelona han valorat fins a quin punt són freqüents diferents situacions en el transport públic.

- Referent a robatoris al transport públic els individus residents al districtes de Nou Barris, Sant Andreu i Ciutat Vella són els que perceben una major freqüència d'aquests fets.
- Pel que fa als comentaris o gestos no desitjats, fregaments i acostaments sexuals no desitjats i agressions sexuals i violacions, la resposta sobre la percepció de freqüència és molt similar en tots els districtes de Barcelona. Tot i això, les persones residents al districte de Sant Andreu perceben més freqüents els comentaris o gestos sexuals no desitjats.
- En general, la percepció sobre la freqüència dels fets és inversament proporcional a la gravetat d'aquests.



5.1. Opinió sobre la freqüència de determinades situacions al transport públic

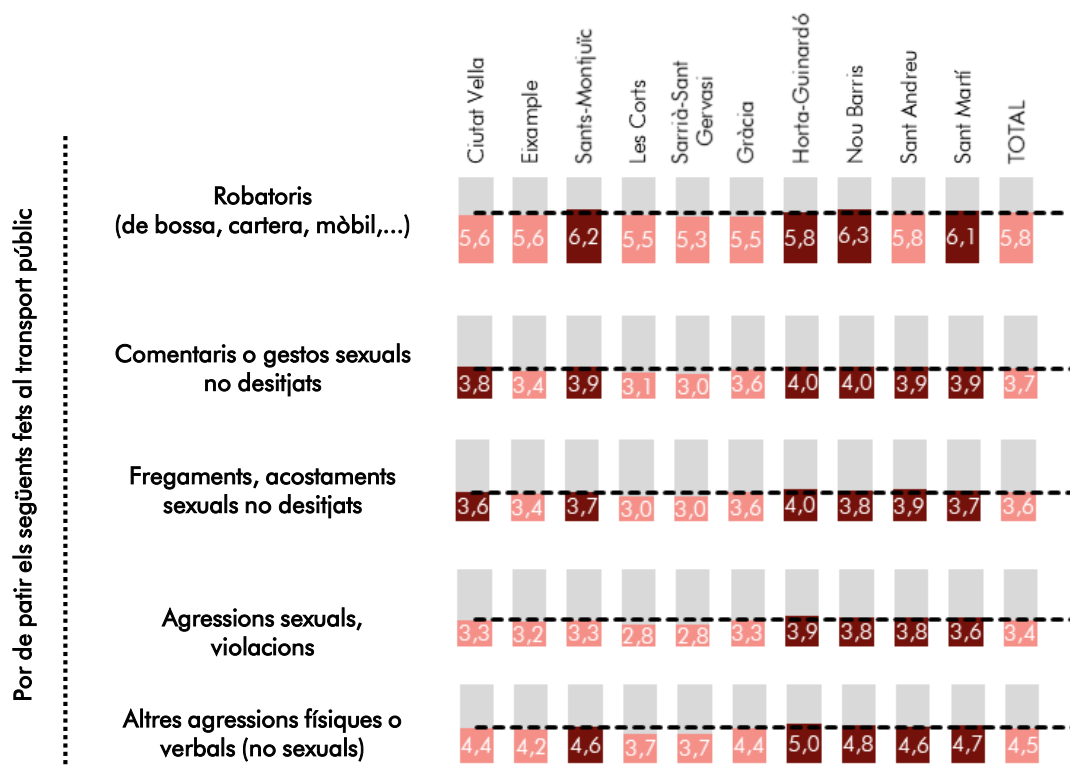
- **Sexe.** En qualsevol situació o fet, les dones declaren major percepció de freqüència que els homes. Els robatoris són els fets que succeeixen amb major freqüència i les agressions sexuals, els que ho fan amb menor freqüència.
- **Edat.** Els individus entre 16-29 anys opinen amb una valoració més elevada una major freqüència als comentaris o gestos sexuals, fregaments o acostaments no desitjats i les agressions sexuals i violacions. El grup d'edat de 30-64 anys perceben que els robatoris són els més freqüents i les persones de 65 i més anys atorguen un valor més elevat a les agressions sexuals.
- **Situació professional.** Les persones actives ocupades i en atur i les que es dediquen a les tasques de la llar valoren amb uns nivells superiors la freqüència de les situacions descrites.
- **Nivell d'estudis.** La població sense estudis son els que opinen que els robatoris passen amb una major freqüència.



5. Percepció de seguretat al transport públic

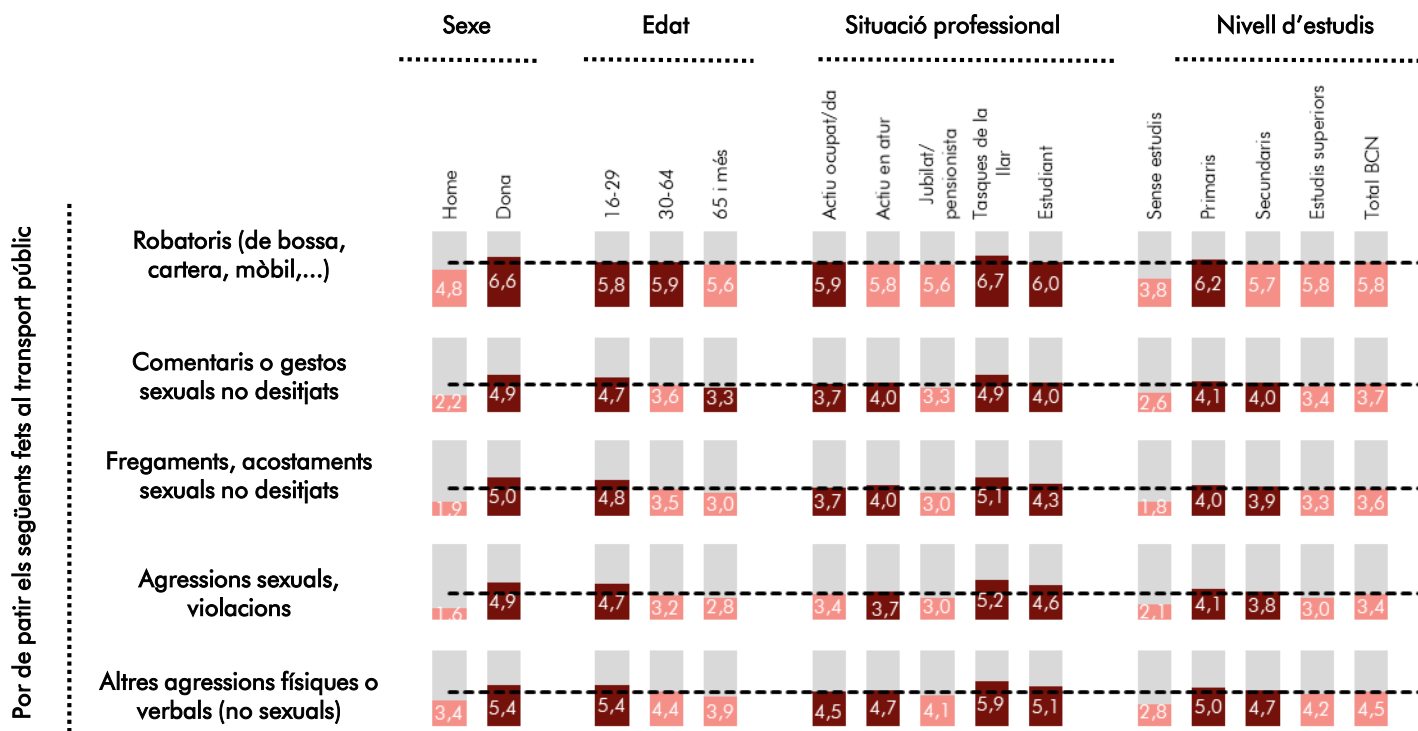
5.2. Por de patir diferents fets al transport públic

- Les persones residents a Barcelona i usuàries del transport públic han valorat la por que tenen a patir diferents fets amb aquests mitjans de transport.
- La població resident als districtes de Nou Barris, Sant Martí, Sants-Montjuïc i Horta-Guinardó i usuària del transport públic és la que percep una major por a patir els fets descrits al transport públic, especialment els robatoris.



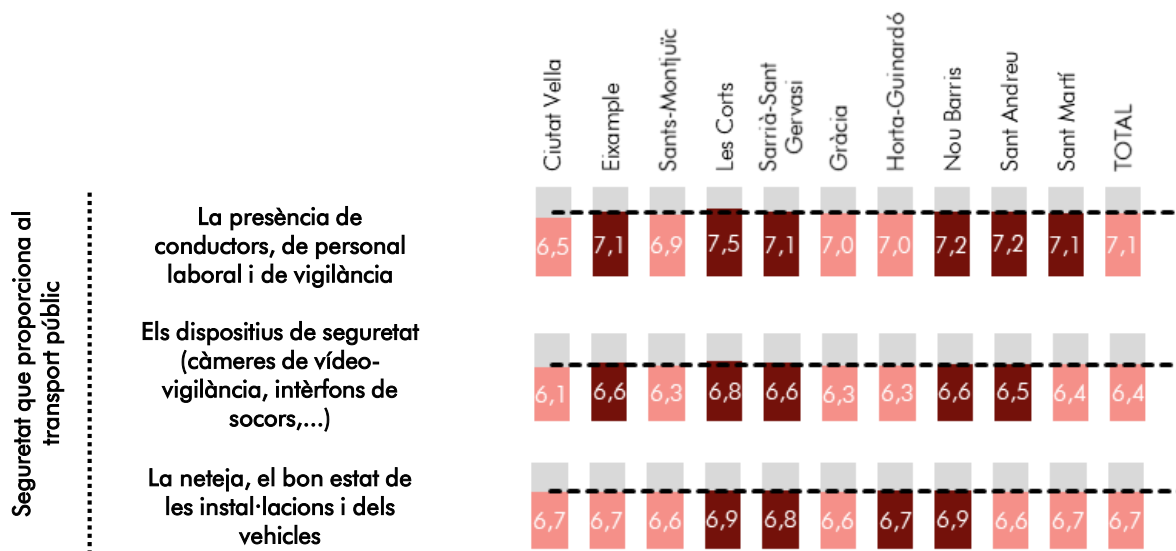
5.2. Por de patir diferents fets al transport públic

- **Sexe.** Les dones usuàries del transport públic perceben, amb una diferència important respecte els homes, una major por de patir qualsevol situació descrita al transport públic. La por a patir un robatori és major que una agressió sexual.
- **Edat.** La població de 16 a 29 anys són els que perceben una major por a patir els fets descrits.
- **Situació professional.** Les que es dediquen a les tasques de la llar i els i les estudiants valoren amb uns nivells superiors la por a patir els fets descrits.
- **Nivell d'estudis.** La població amb estudis primaris i secundaris perceben més por.



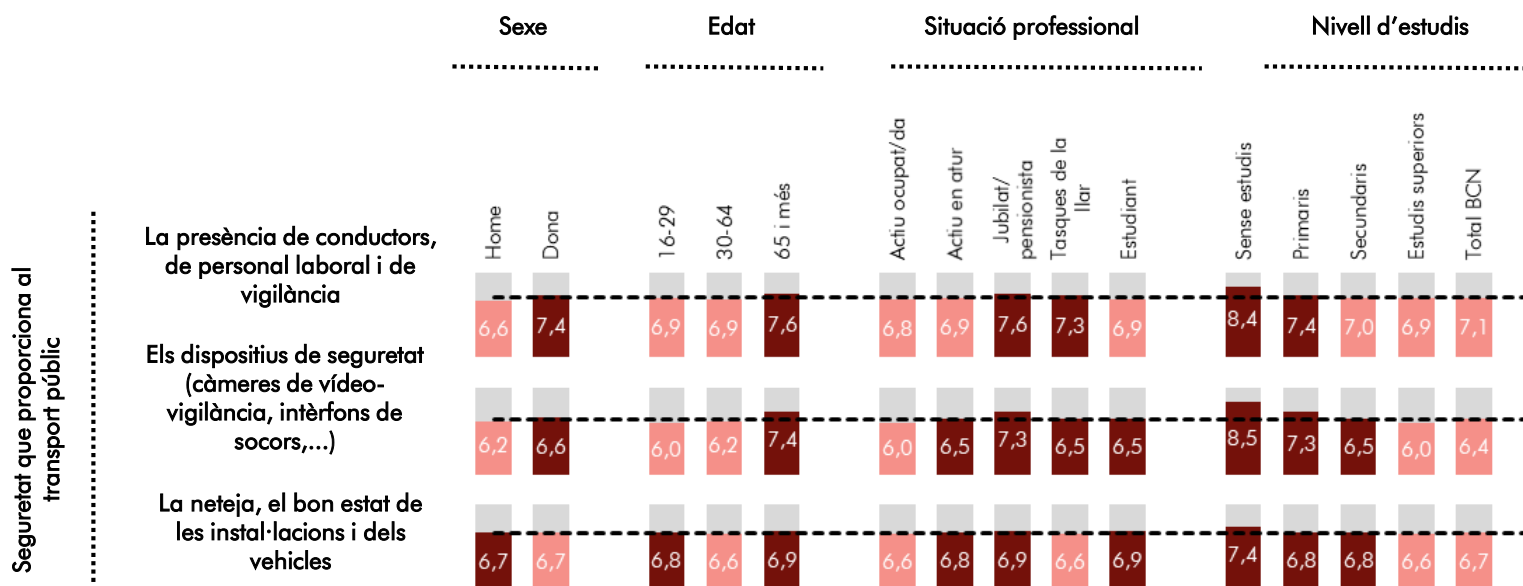
5.3. Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic

- Les persones usuàries del transport públic han valorat positivament la seguretat que els proporcionen diferents aspectes.
 - En general, es valoren més positivament la presència de personal, conductors i vigilància, que no pas els dispositius de seguretat.
 - La neteja és una percepció associada que repercuteix positivament en la percepció de seguretat.
- Les persones residents a les Corts són les que valoren més positivament la presència de conductors, de personal laboral i vigilància; mentre que la població resident a Ciutat Vella fan la pitjor valoració d'aquestes mesures de seguretat.



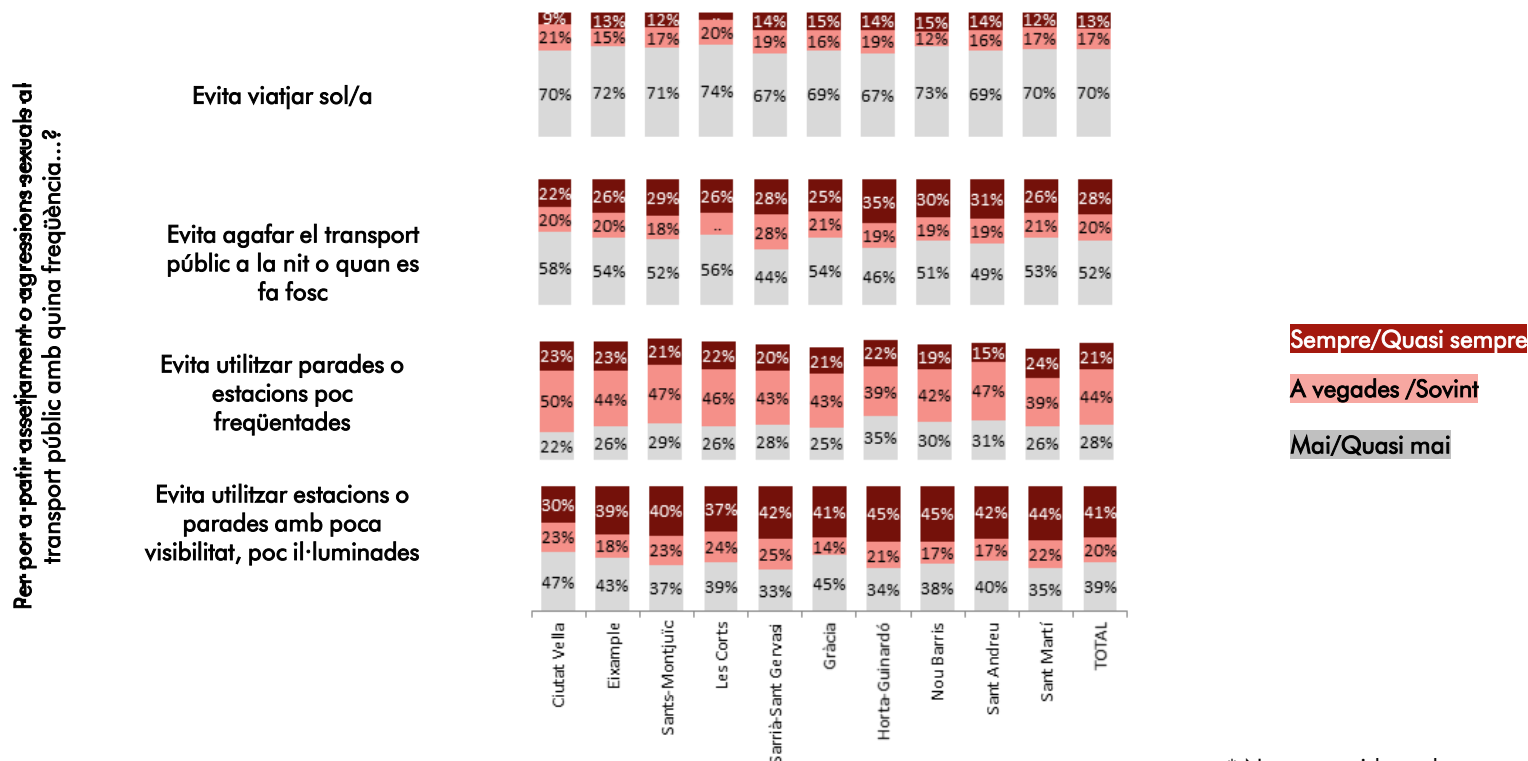
5.3. Seguretat que proporcionen diferents mesures al transport públic

- Segons els col·lectius sociodemogràfics analitzats els que fan una millor valoració de totes les mesures de seguretat esmentades són:
 - La presència de personal dona més seguretat que els dispositius físics i l'estat de manteniment.
 - La major diferència entre dones i homes es dona en el cas de la presència de personal. No existeix diferència en el cas de l'estat de manteniment.



5.4. Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic

- A les persones usuàries del transport públic també se les ha preguntat amb quina freqüència canvien les seves conductes per por a patir assetjament o agressions al transport públic.
- Evitar utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat o poc il·luminades és la conducta que, independentment del districte de residència, una major proporció dels usuaris i usuàries del transport públic declara que fa sempre/quasi sempre.



* No es consideren les respostes NS/NC

5.4. Conductes evitatives per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic

- **Sexe.** Amb major freqüència, les dones eviten les situacions esmentades; especialment utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat i poc il·luminades, i utilitzar parades o estacions poc freqüentades. Quant a la mesura evitativa referent a viatjar sol/a, és notable la diferència entre dones i homes.
- **Edat i Situació professional.** Exceptuant viatjar sol/a, segons augmenta l'edat de les persones usuàries del transport públic augmenten els canvis de conducta per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic. Fet que es reflecteix també entre les persones jubilades o pensionistes.
- **Nivell d'estudis.** Amb l'augment del nivell d'estudis es redueixen els canvis de conducta.



* No es consideren les respostes NS/NC

COMPARATIVA TEMPORAL 2009-2019

Consideracions inicials

- S'han analitzat les dades de mobilitat provinents de l'EMEF pel període 2009-2019 per tal de disposar de l'evolució dels principals indicadors de mobilitat i seguir amb la sèrie temporal de les últimes edicions de l'enquesta.
- A diferència de les edicions anteriors l'àmbit territorial de l'EMEF 2019 és l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), àmbit de planificació dels nous pdM i pdI de l'ATM i que es correspon a la Demarcació de Barcelona. Això afecta en l'anàlisi de la mobilitat a Barcelona, ja que varia la població de referència, i per tant, els desplaçaments realitzats.
- Tot i que es tracta d'una mateixa font d'informació, l'EMEF ha sofert petits canvis metodològics que poden influir lleugerament en la comparativa temporal realitzada.
- En aquesta edició 2019, les dades de població de referència són les del Padró municipal a 1 de gener de 2019.
 - En l'edició del 2012, les dades van ser ajustades en base a les dades de mobilitat de viatgers dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura del 2n quadrimestre de 2012; degut a diversos episodis de vaga en els serveis de transport públic durant el desenvolupament del treball de camp.
 - L'any 2014 es té com a referent les dades de població del Padró municipal a 1 de gener de 2013.

1.1. Dades generals

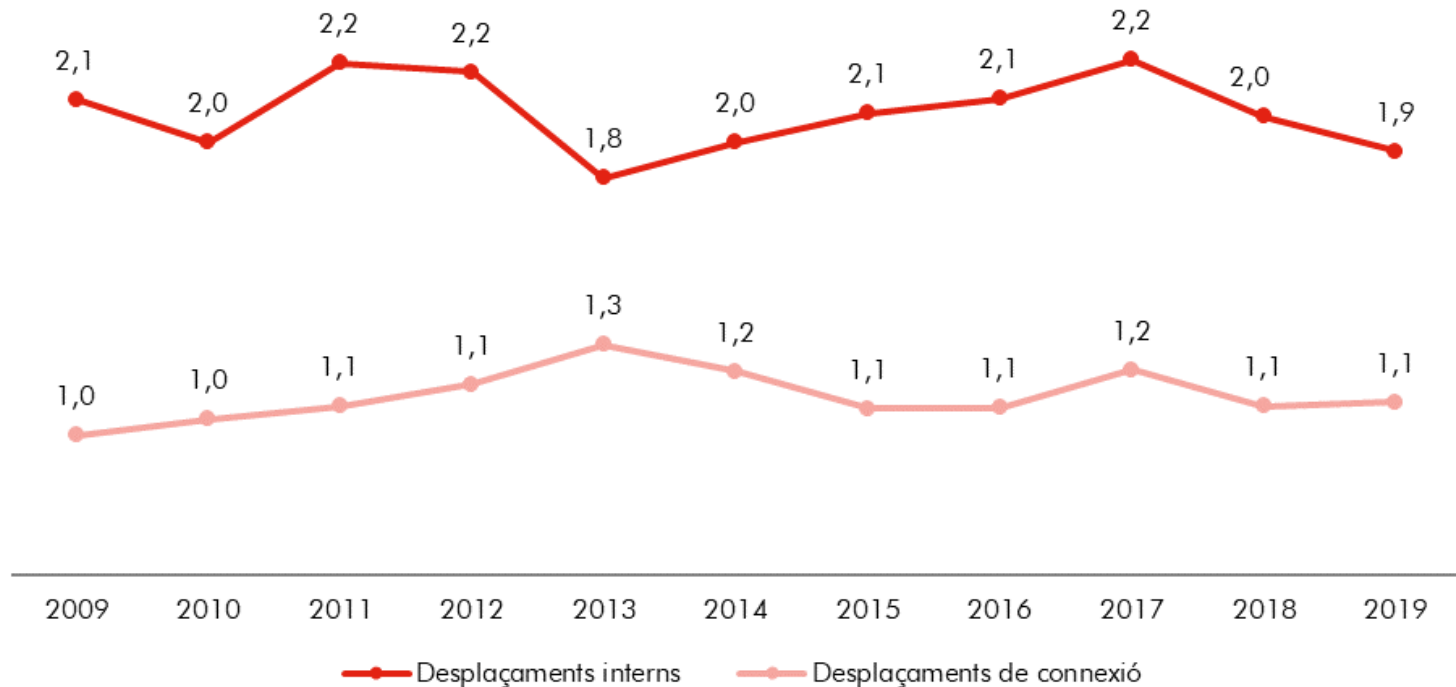
- La mobilitat a Barcelona (fluxos amb origen i/o destinació Barcelona) ha augmentat respecte l'any anterior (4,6%).
- En els fluxos interns a Barcelona els modes de mobilitat activa són majoritaris, suposen el 59,5% d'aquesta mobilitat. En els desplaçaments de connexió l'ús del transport públic pren el valor de 49,6%.
- L'ús dels modes actius és l'únic que incrementa, 9,7 punts percentuals. En canvi, el transport públic i el vehicle privat disminueixen -7,6 i -5,3 punts percentuals respecte l'any 2018.

Any	Tipus de flux	Desplaçaments	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat
2009	Interns	4.383.982	52,4%	32,2%	15,4%
	Connexió	1.696.494	2,5%	48,0%	49,5%
	Total	6.080.476	38,5%	36,6%	24,9%
2010	Interns	4.780.796	55,4%	29,5%	15,1%
	Connexió	1.691.095	3,3%	48,9%	47,8%
	Total	6.471.891	41,7%	34,6%	23,7%
2011	Interns	4.896.260	55,3%	30,8%	13,9%
	Connexió	1.747.648	3,2%	50,0%	46,9%
	Total	6.643.908	41,6%	35,9%	22,6%
2012	Interns	4.967.081	57,4%	29,2%	13,3%
	Connexió	1.726.829	4,3%	51,0%	44,7%
	Total	6.693.909	43,7%	34,9%	21,4%
2013	Interns	4.932.054	57,4%	27,6%	15,0%
	Connexió	1.755.797	3,9%	53,9%	42,2%
	Total	6.687.852	43,3%	34,5%	22,2%
2014	Interns	4.732.522	55,6%	29,3%	15,0%
	Connexió	1.825.409	3,4%	52,4%	44,2%
	Total	6.557.931	41,1%	35,7%	23,1%
2015	Interns	4.990.283	56,0%	29,6%	14,4%
	Connexió	1.834.714	2,9%	50,0%	47,1%
	Total	6.824.998	41,7%	35,1%	23,2%
2016	Interns	4.200.419	52,1%	32,5%	15,5%
	Connexió	1.909.964	3,4%	49,8%	46,8%
	Total	6.110.382	36,8%	37,9%	25,3%
2017	Interns	4.139.528	50,4%	34,2%	15,3%
	Connexió	1.950.746	3,2%	52,6%	44,2%
	Total	6.090.274	35,3%	40,1%	24,6%
2018	Interns	4.896.155	55,3%	30,0%	14,7%
	Connexió	2.032.763	3,6%	49,8%	46,6%
	Total	6.928.918	40,2%	35,8%	24,1%
2019	Interns	5.220.308	59,5%	26,7%	13,9%
	Connexió	2.023.929	4,4%	49,6%	46,0%
	Total	7.244.237	44,1%	33,1%	22,8%
Dif. 2019/2018	Interns	6,6%	7,6%	-11,2%	-5,8%
	Connexió	-0,4%	22,6%	-0,3%	-1,4%
	Total	4,6%	9,7%	-7,6%	-5,3%

1. La mobilitat a Barcelona

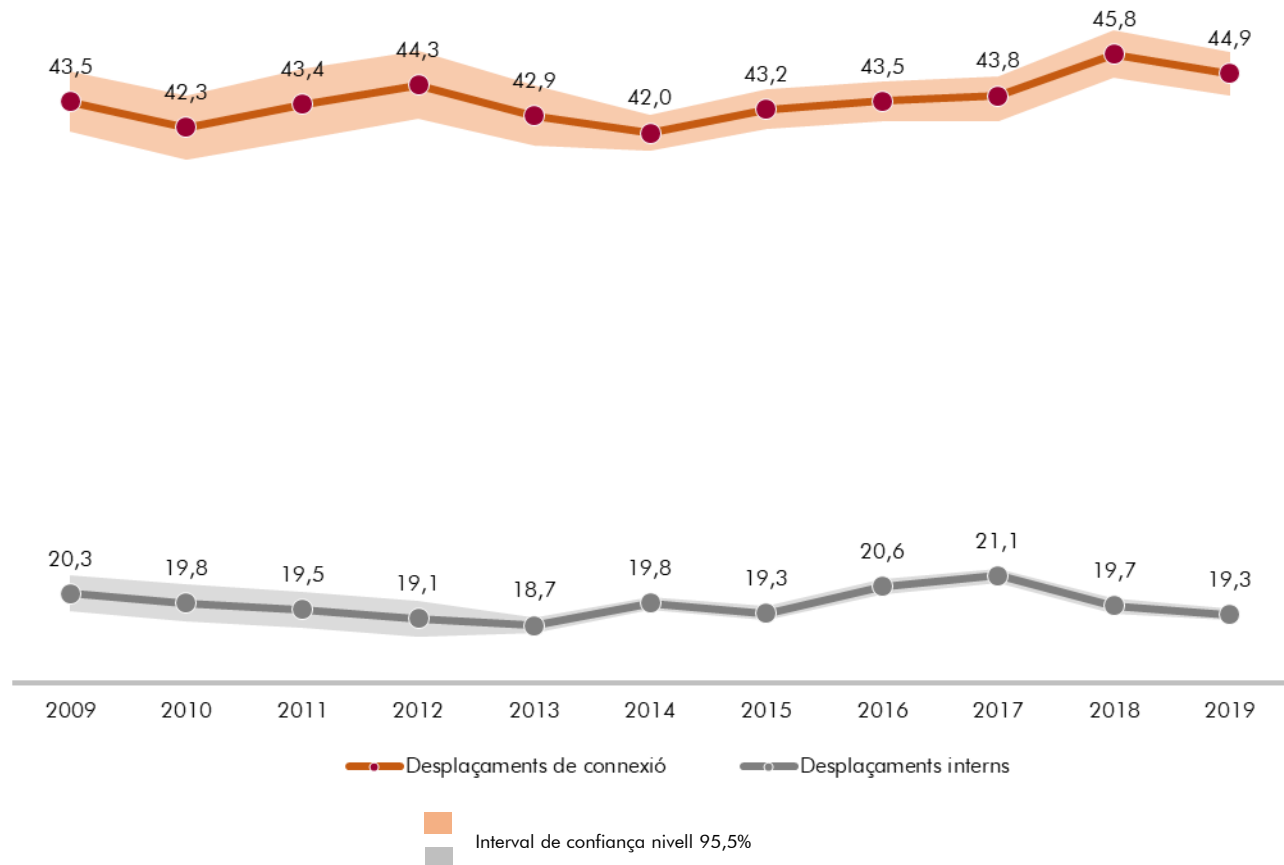
1.2. Ràtio públic/privat

- L'evolució del darrer any de la ràtio públic/privat en els desplaçaments a Barcelona mostra una lleugera reducció en els desplaçaments interns i una estacionalitat en els connectius.



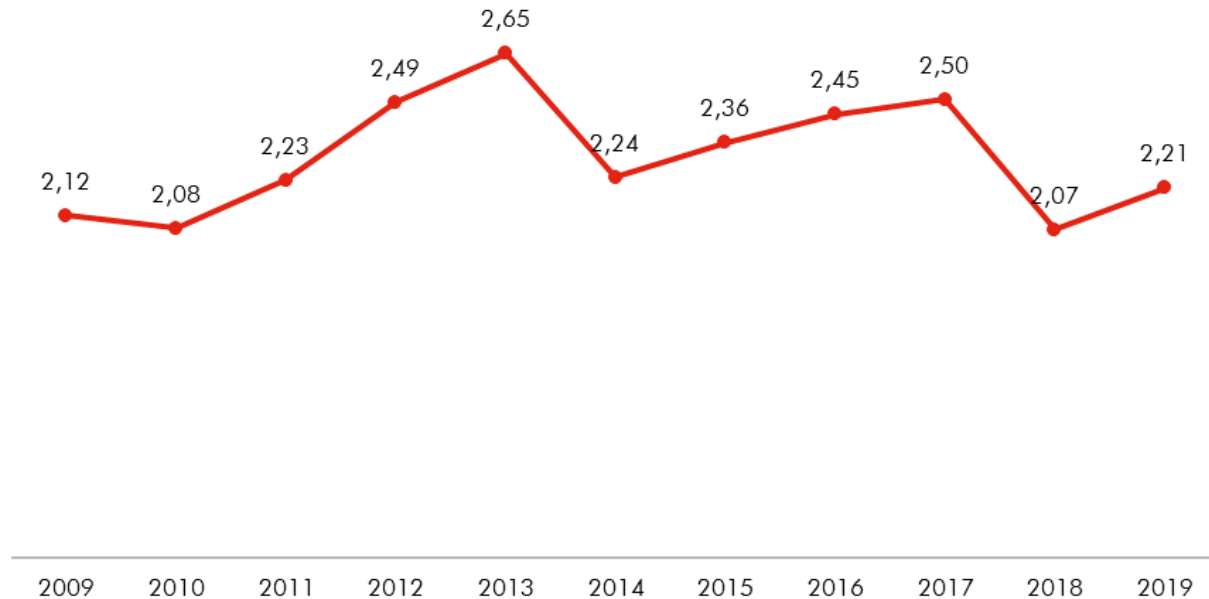
1.3. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments

- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments interns a Barcelona decreix lleugerament respecte l'edició anterior, en canvi la durada dels desplaçaments de connexió amb Barcelona gairebé es manté constant.



1.4. Ràtio d'atracció i emissió (RAE)

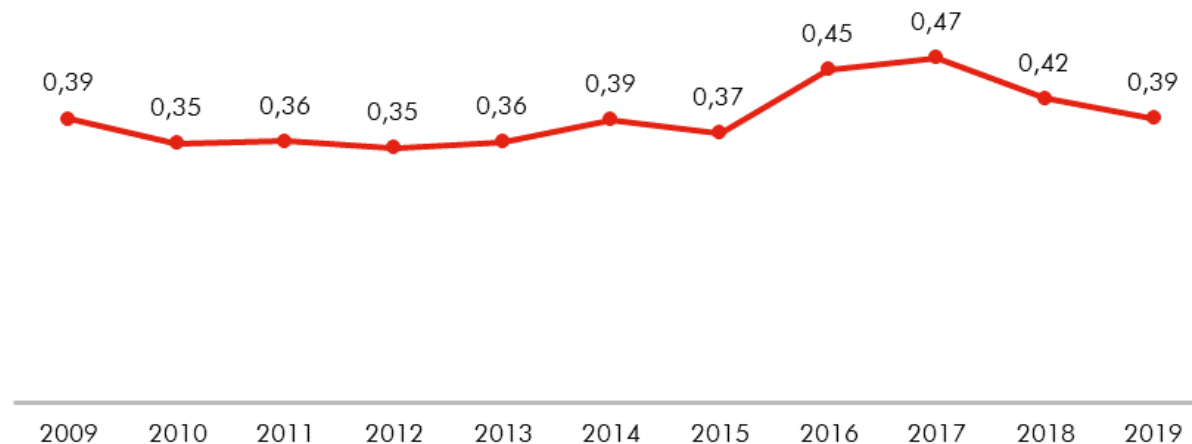
- La ràtio d'atracció i emissió pel conjunt de la ciutat de Barcelona mostra el caràcter clarament atraient en tots els anys analitzats: la ciutat atrau dues vegades més mobilitat que la que genera. L'any 2019, el valor ha augmentat respecte l'any anterior.



1. La mobilitat a Barcelona

1.5. Índex d'obertura (IO)

- L'evolució de l'índex d'obertura per la ciutat de Barcelona mostra com en tots els anys analitzats la mobilitat interna és superior a la mobilitat de connexió ($IO < 1$).

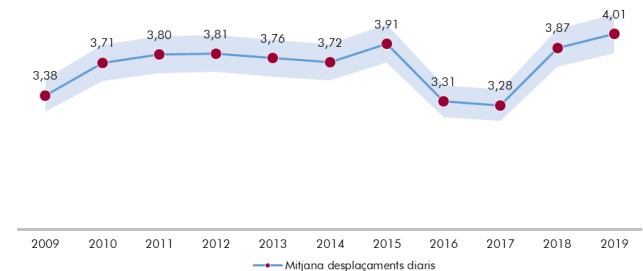


2.1. Dades generals

- Les persones residents a Barcelona tenen una mitjana diària de desplaçaments de 4,01 l'any 2019.

Any	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments diaris
2005	1.394.184	4.616.761	3,31
2006	1.404.491	4.749.993	3,38
2007	1.399.959	4.804.273	3,43
2008	1.420.933	4.768.916	3,36
2009	1.427.203	4.820.541	3,38
2010	1.416.694	5.259.748	3,71
2011	1.411.603	5.360.212	3,80
2012	1.415.212	5.387.255	3,81
2013	1.405.168	5.281.496	3,76
2014	1.400.003	5.201.227	3,72
2015	1.392.665	5.443.945	3,91
2016	1.393.058	4.616.241	3,31
2017	1.402.743	4.594.656	3,28
2018	1.402.480	5.422.287	3,87
2019	1.418.323	5.682.214	4,01
Diferències 2019-2018			
Absolutes	15.843	259.927	0,14
Diferències 2019-2018			
Relatives	1,1%	4,8%	3,6%

Mitjana desplaçaments diaris



Interval de confiança nivell 95,5%

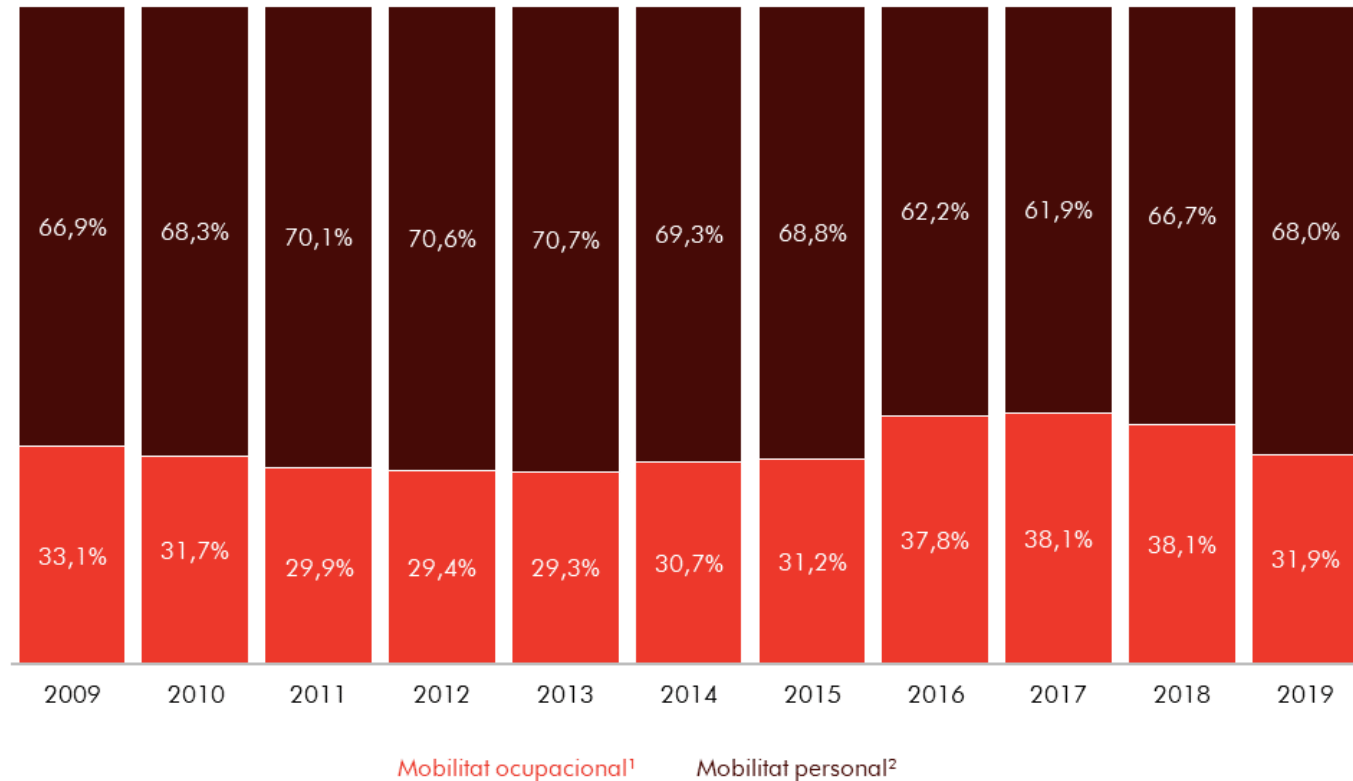
2.1. Dades generals

- La mobilitat de la població resident a Barcelona ha augmentat notablement. Pel que fa el mode utilitzat, la mobilitat activa és la que més ha augmentat respecte l'edició anterior (8,7%). Tant el vehicle privat (-6,9%) com el transport públic (-9,5%) han disminuït. En relació al motiu són els desplaçaments per motius personals els que incrementen respecte el 2018 (un 3,7%).

Any	Motiu del desplaçament			Mode de transport			Total BCN
	Tornada a casa	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	
2009	2.135.141	902.885	1.782.515	2.280.836	1.532.486	1.007.219	4.820.541
	44,3%	18,7%	37,0%	47,3%	31,8%	20,9%	100%
2010	2.268.668	964.289	2.026.792	2.632.868	1.597.675	1.029.206	5.259.749
	43,1%	18,3%	38,5%	50,1%	30,4%	19,6%	100%
2011	2.317.995	945.369	2.096.847	2.716.524	1.632.555	1.011.132	5.360.212
	43,2%	17,6%	39,1%	50,7%	30,5%	18,9%	100%
2012	2.308.415	918.422	2.160.418	2.834.053	1.606.613	946.589	5.387.255
	42,8%	17,0%	40,1%	52,6%	29,8%	17,6%	100%
2013	2.309.954	887.267	2.084.275	2.797.798	1.512.227	971.471	5.281.496
	43,7%	16,8%	39,5%	53,0%	28,6%	18,4%	100%
2014	2.252.248	909.240	2.039.739	2.606.700	1.571.480	1.023.047	5.201.227
	43,3%	17,5%	39,2%	50,1%	30,2%	19,7%	100%
2015	2.370.386	982.856	2.090.702	2.757.066	1.608.549	1.078.330	5.443.945
	43,5%	18,1%	38,4%	50,6%	29,5%	19,8%	100%
2016	2.042.640	976.288	1.597.314	2.161.936	1.515.958	938.347	4.616.241
	44,2%	21,1%	34,6%	46,8%	32,8%	20,3%	100%
2017	1.987.654	999.416	1.607.587	2.073.597	1.585.522	935.538	4.594.656
	43,3%	21,8%	35,0%	45,1%	34,5%	20,4%	100%
2018	2.297.283	1.073.071	2.051.933	2.677.589	1.659.160	1.085.537	5.422.287
	42,4%	19,8%	37,8%	49,4%	30,6%	20,0%	100%
2019	2.375.974	1.074.818	2.229.590	3.049.136	1.574.131	1.058.947	5.682.214
	41,8%	18,9%	39,2%	53,7%	27,7%	18,6%	100%
Dif. absolutes 2019-2018	78.692	1.747	177.656	371.546	-85.029	-26.589	259.927
Dif. relatives 2019-2018	-1,3%	-4,4%	3,7%	8,7%	-9,5%	-6,9%	18,0%

2.2. Motiu del desplaçament

- Es consolida la tendència dels darrers anys respecte el motiu de mobilitat amb un increment del pes de la mobilitat personal.

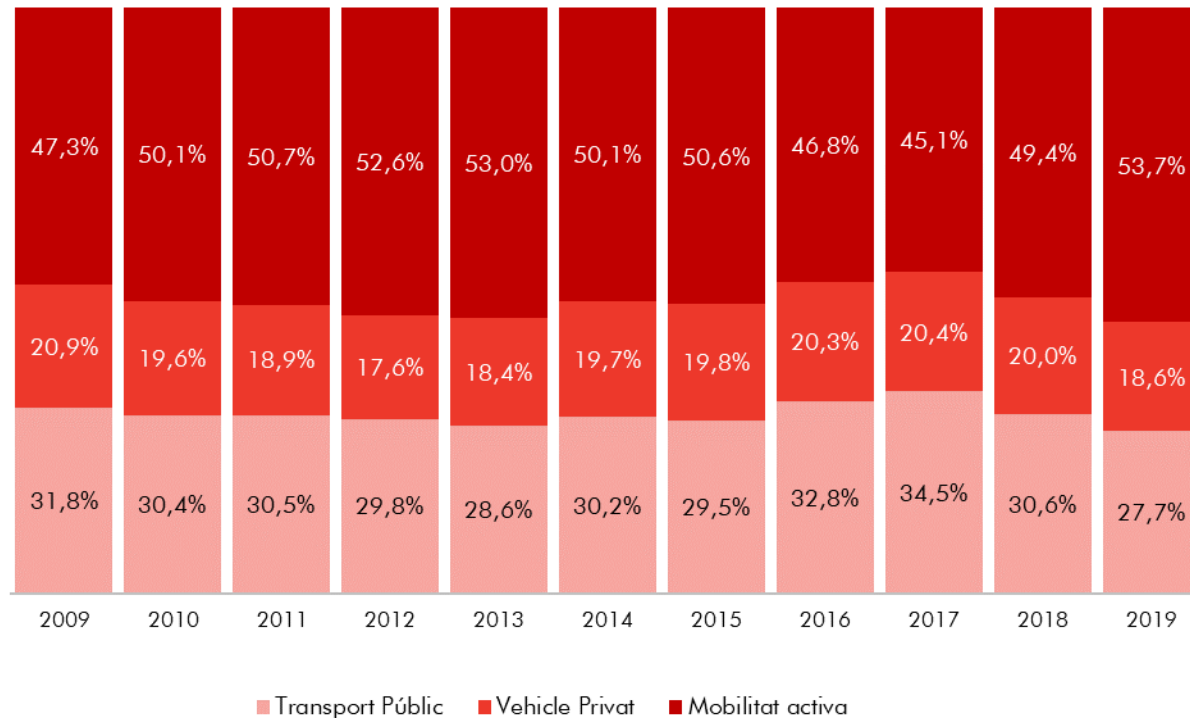


¹Inclou els desplaçaments per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

²Inclou els desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

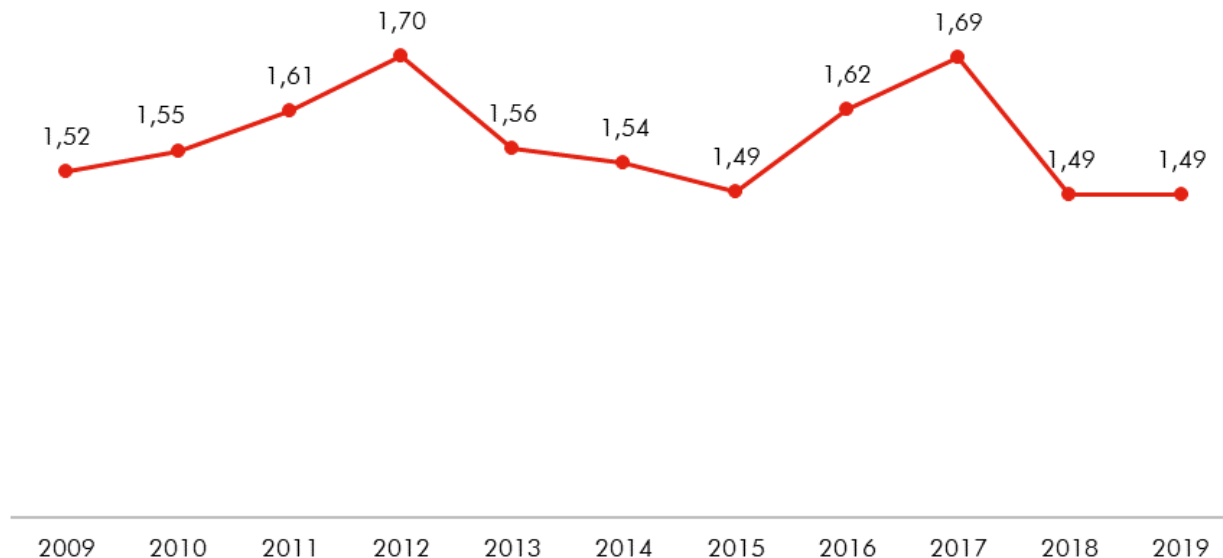
2.3. Mode de transport

- El repartiment modal del darrer any analitzat mostra com la mobilitat activa ha augmentat respecte els anys anteriors. En canvi, els valors del transport públic i el vehicle privat es redueixen.



2.4. Ràtio públic/privat

- La ràtio entre transport públic i vehicle privat en els desplaçaments dels residents a Barcelona permet analitzar la relació entre els modes mecanitzats. L'obtenció de valors inferiors a 1 denota el predomini del vehicle privat, mentre valors per sobre d'1 manifesten el predomini del transport públic.
- L'any 2019 el valor de la ràtio és manté constant en relació a l'any 2018. Els valors continuen mostrant el predomini de l'ús del transport públic, respecte del vehicle privat, entre les persones residents a Barcelona, tot i la reducció respecte el 2017.



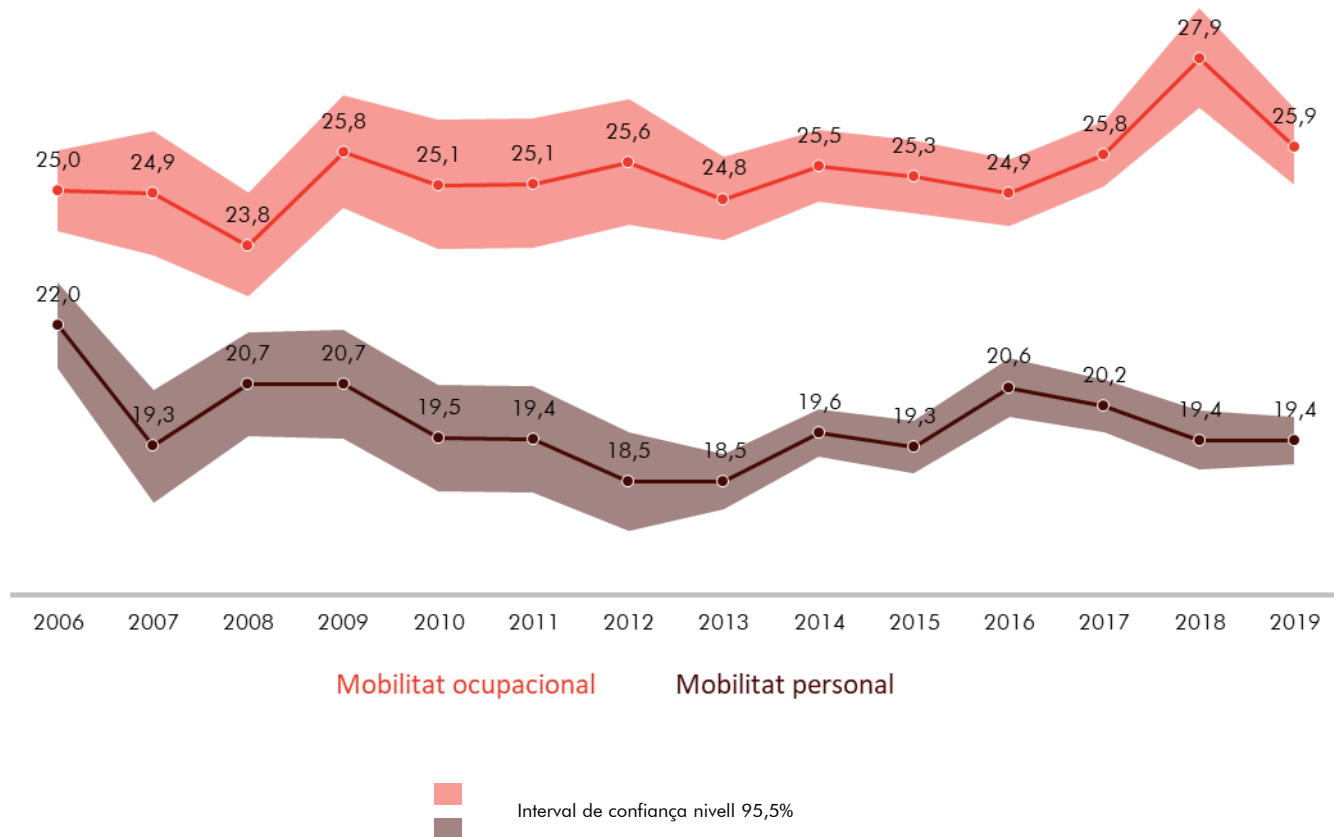
2.5. Ocupació del cotxe

- Al llarg del període 2009-2019 s'observa una lleugera reducció en la taxa d'ocupació del cotxe.

Any	Cotxe	
	Ocupació calculada	Ocupació declarada
2009	1,32	nd
2010	1,23	nd
2011	1,27	1,76
2012	1,31	1,75
2013	1,28	1,71
2014	1,20	1,69
2015	1,20	1,69
2016	1,18	1,58
2017	1,18	1,63
2018	1,22	1,69
2019	1,21	1,65

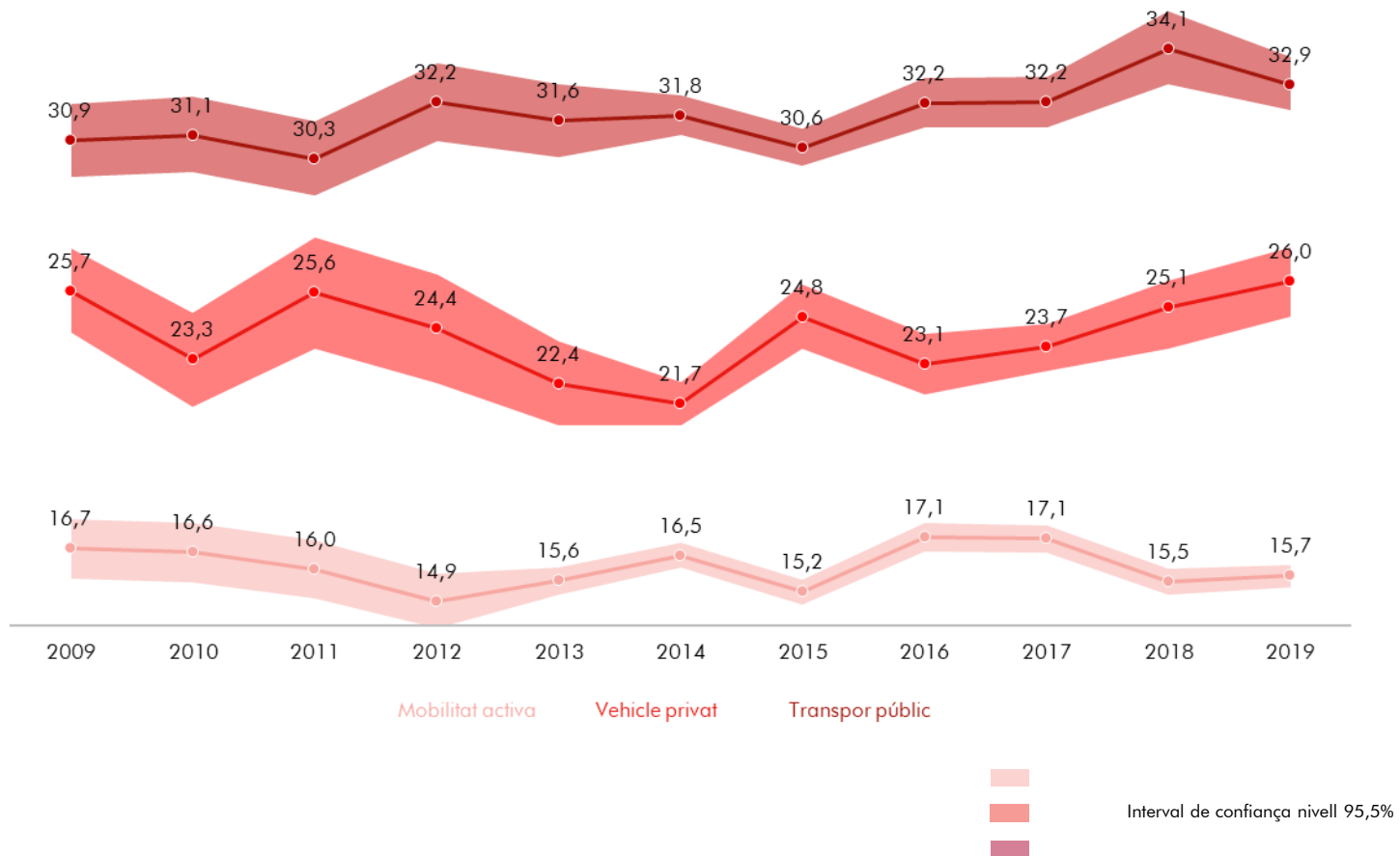
2.6. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu

- L'evolució de la durada declarada dels desplaçaments de les persones residents a Barcelona per motius ocupacionals mostra un lleuger descens aquest darrer any analitzat. La durada dels desplaçaments per motius personals resta constant.



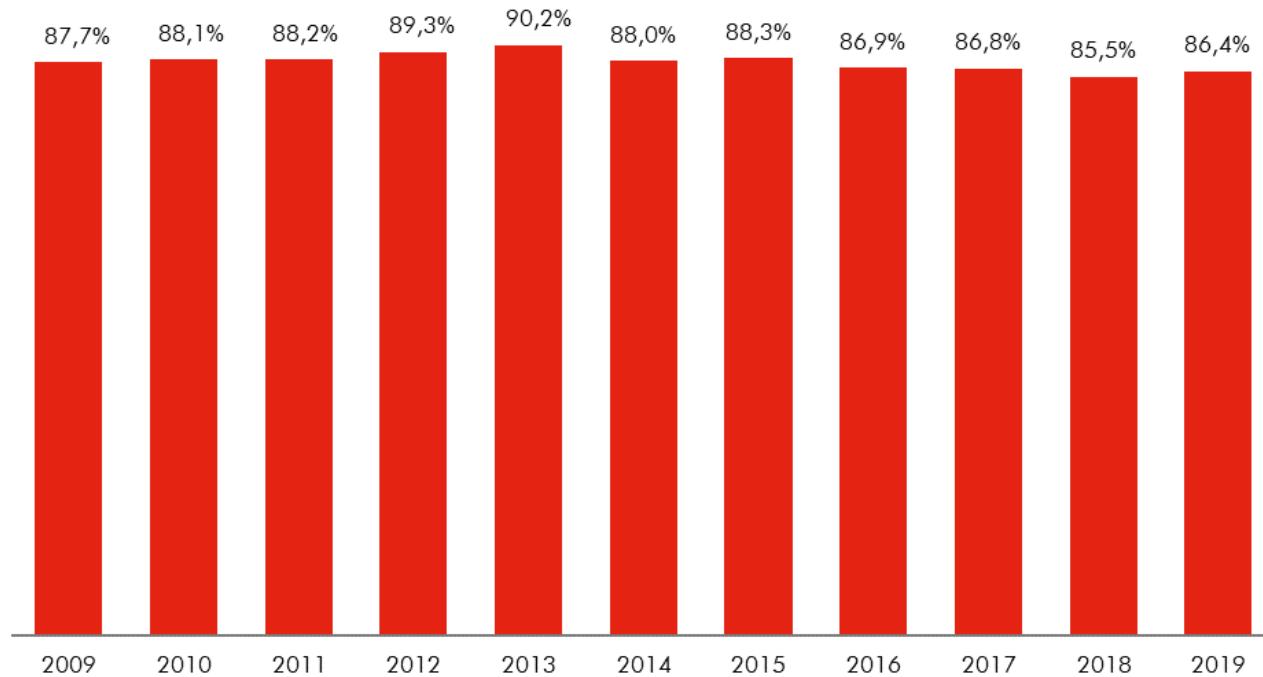
2.7. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mode de transport

- L'evolució temporal de la durada declarada de les persones residents a Barcelona dels desplaçaments segons el mode de transport utilitzat, mostra un petit increment tant en el vehicle privat com en la mobilitat activa. En canvi, la durada mitjana en transport públic disminueix.



2.8. Autocontenció municipal

- L'autocontenció municipal a Barcelona es manté molt similar als anys anterior, 86,4%%.



FITXA TÈCNICA

Univers.- Residents a l'àmbit territorial del SIMMB, de 16 i més anys.

Mostra.- Mostreig estratificat polietàpic. Extracció prèvia i aleatòria de la mostra del Registre de població de Catalunya. Amb una confiança del 95,5% i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 1,0\%$ per als residents al conjunt del SIMMB.

Part de la mostra d'aquesta edició és panell (col·laboració durant 3 anys consecutius).

Recollida informació.- Entrevista telefònica amb metodologia CATI (8.029) i entrevista autoadministrada per internet amb la metodologia CAWI (2.077).

Treball de camp.- Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública SL (GESOP).

Període d'enquestació.- Del 26 de setembre al 25 de novembre de 2019.

Sexe	Mostra	Error
Homes	1.025	3,1%
Dones	1.175	2,9%
Total Barcelona	2.200	2,1%

Districte	Mostra	Error
Ciutat Vella	137	8,5%
Eixample	364	5,2%
Sants - Montjuïc	250	6,3%
Les Corts	125	8,9%
Sarrià - Sant Gervasi	185	7,4%
Gràcia	169	7,7%
Horta-Guinardó	229	6,6%
Nou Barris	231	6,6%
Sant Andreu	200	7,1%
Sant Martí	310	5,7%
Total Barcelona	2.200	2,1%

Àmbit territorial	Mostra	Error
Barcelona	2.200	2,1%
Resta 1a corona	1.758	2,4%
Total 1a corona	3.958	1,6%
Resta AMB	1.207	2,9%
Total AMB	5.165	1,4%
Resta RMB	2.941	1,8%
Total RMB	8.106	1,1%
Resta SIMMB	2.000	2,2%
Total SIMMB	10.106	1,0%

Ponderació: A partir del padró municipal a 1 de gener de 2019.

Equip investigador.- Supervisió del treball de camp, codificació i processament de les dades i anàlisi dels resultats a càrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Criteri general de publicació de dades.- En la publicació de resultats s'ha tingut en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids. Les cel·les o dades no publicables es marquen amb “..”.

Nota: Per efecte dels arrodoniments en la ponderació dels desplaçaments, és possible que algunes dades desagregades no sumin exactament el nombre total de desplaçaments. Aquest fet només afecta el darrer dígit i no comporta una interpretació incorrecta.

Desplaçament: trajecte que es fa des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu fent servir un o més modes de transport.

Mitjà principal del desplaçament: en l'assignació del mitjà principal es prioritzen els mitjans de transport motoritzats i, dins d'aquests, els de caràcter més rígid (Renfe regional, Renfe Rodalies, FGC, Tramvia, Metro, Bus interurbà, Bus TMB, Altres bus urbà i Taxi).

Mode de transport:

- **Mobilitat activa:** caminant, bicicleta, bicicleta compartida, cadira de rodes, scooter, patinet, segway o altres ginys.
- **Transport públic:** autobús urbà, autobús interurbà, metro, tramvia, FGC, Renfe rodalies, Renfe regional, autobús empresa, autobús escolar, autocar, taxi i VTC.
- **Vehicle privat:** cotxe com a conductor, cotxe com acompanyant, cotxe compartit, moto com a conductor, moto com acompanyant, moto compartida i furgoneta/camió.

Etapes i multimodalitat: un desplaçament pot estar constituït per més d'una etapa, cadascuna de les quals es pot dur a terme amb modes de transport diferents. Quan només s'utilitza un mitjà els desplaçaments són unimodals i quan s'utilitza més d'un mitjà són multimodals.

Població professional: aquella part de la població que afirma haver realitzat 8 ó més desplaçaments diaris per motius laborals. Es tracta de persones que tenen l'acció de desplaçar-se com a un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). En aquest informe només s'inclouen els desplaçaments d'anada i tornada a la feina, així com els desplaçaments personals que l'entrevistat hagi fet al llarg del dia anterior.

Autocontenció municipal: proporció de desplaçaments interns (amb origen i destinació al mateix municipi) sobre el total de desplaçaments de la població que hi resideix.

Autocontenció: proporció de desplaçaments interns a un àmbit (al qual es resideix) sobre el total de desplaçaments generats d'aquest àmbit. Es pot calcular des de la perspectiva de municipi, corona o comarca.

$$\frac{\text{Desplaçaments interns (R=O=D)}}{\text{Total desplaçaments}}$$

Ràtio atracció i emissió (RAE): és el quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos. Valors inferiors a 1 indiquen que l'àmbit és emissor i els valors per sobre d'1 que és receptor.

$$\text{RAE} = \frac{\text{Desplaçaments atrets realitzats per persones no residents a l'àmbit}}{\text{Desplaçaments emesos realitzats per persones residents a l'àmbit}}$$

Índex d'obertura (IO): és el quocient dels desplaçaments de connexió amb l'exterior (entrades més sortides al territori) i els desplaçaments interns. Valors inferiors a 1 indiquen que la mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 que la mobilitat connectiva té un major pes relatiu (territori obert).

$$\text{IO} = \frac{\text{Desplaçaments de connexió de l'àmbit amb l'exterior}}{\text{Desplaçaments interns de l'àmbit}}$$

Ocupació declarada dels vehicles: persones per vehicle en cadascuna de les etapes en els que es fa servir el cotxe/moto (conductor o acompanyant). És una dada declarada per la persona entrevistada que inclou a persones menors de 16 anys.

Ocupació calculada dels vehicles: estimació de l'ocupació dels vehicles entesa com la relació entre el total de viatges (suma dels conductors i acompanyants) respecte dels viatges com a conductor.

QÜESTIONARI



Questionari EMEF 2019

0. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU

- Confirmar que es parla amb la persona seleccionada de la mostra.
Confirmar el municipi on es troba.
Confirmar que el domicili és la residència habitual.

SITUACIÓ LABORAL

P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1. treballa (actiu ocupat/ocupada) | 5. tasques de la llar |
| 2. està a l'atur (actiu en atur) | 6. estudiant |
| 3. jubilat/da / pensionista | 7. altres especificar _____ |
| 4. pre-jubilat/da | |

FILTRE → Tothom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista / persones de 75 anys i més (P1a=3)
P1a=3 i edat<75 o P1a=2/4/5/6/7

P1b. LA SETMANA PASSADA VA TREBALLAR A CANVI D'UN SOU ENCARA QUE NOMÉS FOS UNA HORA?

1. Sí (passeu a P2a i recodificar com actiu ocupat a P1a) 2. No

FILTRE → jubilats / pensionista / persones de 65 a 74 anys (P1=3), pre-jubilats (P1=4), tasques de la llar (P1=5), estudiants (P1=6) i altres (P1=7)
P1a=3 i edat<75 o P1a=4/5/6/7

P1c. LA SETMANA PASSADA ESTAVA SENSE FEINA I DURANT EL DARRER MES HA ESTAT FENT RECERCA ACTIVA D'UNA FEINA?

1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a) 2. No

MOBILITAT

P2a. AHIR (o el darrer dia laborable) VA SORTIR VOSTÈ DE CASA?

1. Sí 2. No → P2b. Per quin motiu no va sortir vostè de casa?
- | | |
|--------------------------------------|--------|
| 1. Malaltia | } → P7 |
| 2. Va treballar/estudiar al domicili | |
| 3. Estava de vacances | |
| 4. Edat (jubilat...) | |
| 5. No vol contestar | |
| 6. No calia/no va voler sortir | |
| 98. Altres. Especificar _____ | |
| | |

DESPLAÇAMENTS

FILTRE → Només les persones que han sortit de casa

DEFINICIÓ DESPLAÇAMENT → Per desplaçament s'entén un trajecte complet que es fa des d'un lloc (origen) fins a un altre (destinació) per qualsevol motiu i que pot fer-se caminant o fent servir un o més mitjans de transport.

P2c. QUANTS DESPLAÇAMENTS VA REALITZAR BÉ SIGUI CAMINANT O FENT SERVIR ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT?

FILTRE → Només per a ocupats (P1a=1) i recodificats (P1b=1) (P2c>7)

P2d. QUANTS D'AQUESTS DESPLAÇAMENTS VAN SER PER MOTIUS LABORALS?

Si l'entrevistat respon 7 o menys desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P3.
FILTRE → Si l'entrevistat fa més de 7 desplaçaments per motius laborals passeu a la pregunta P2e.

P2e. ENS HA DIT QUE AHIR (o el darrer dia laborable) VA FER XX (recuperar de P2d) DESPLAÇAMENTS PROFESSIONALS.

- P2e_1. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER ANAR CAP A LA FEINA? 1. Sí 2. No
P2e_2. HA INCLÒS EL DESPLAÇAMENT PER TORNAR DES DE LA FEINA? 1. Sí 2. No

P2f. CALCULAR ELS DESPLAÇAMENTS MOTIU NO LABORAL, SEGONS LES RESPOSTES (P2c, P2d i P2e)

_____ → Preguntar per cada desplaçament seguint esquema de pregunta 3, afegint una casella per registrar en

cada desplaçament també el lloc d'origen. DESPRÉS PASSEU A LA PREGUNTA P4

P3. ENS POT DIR, PER ORDRE, ELS DESPLAÇAMENTS QUE VA FER, INDICANT-NOS PRIMER, EL MOTIU; SEGON, EL LLOC; DESPRÉS, L'HORA D'INICI, ELS MINUTS I EL MITJÀ DE TRANSPORT DE CADA UN D'ELLS? (des del matí fins a la nit)

MOTIU	A ON	HORA D'INICI	TEMPS EN MINUTS	MITJÀ 1	MITJÀ 2	MITJÀ 3	Ocupació	APARCAMENT	ANTIGUITAT	COMBUSTIBLE
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

... (preveure espai fins a 16 desplaçaments)

Preguntar per ocupació del vehicle (nombre de persones que hi viatjaven incloent-se vostè) quan utilitza cotxe (conductor i acompanyant) / moto com a conductor/furgoneta i camió. Preguntar per aparcament i antiguitat (si no sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula) quan utilitza cotxe com a conductor/ moto com a conductor/furgoneta i camió. Ocupació i antiguitat només preguntar-ho la darrera vegada si hi ha més d'un mitjà privat com a conductor en un mateix desplaçament. Combustible es pregunta quan utilitza cotxe conductor/moto conductor/furgoneta i camió. En acabar passeu a la pregunta P7

CODIFICACIÓ MOTIU

- | | |
|---|---|
| 1. Domicili | 12. Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports |
| 2. Altres llocs on dormir | 13. Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci) |
| 3. Anar a la feina | 14. Sense destinació fixe, passejar |
| 4. Estudis | 15. Segona residència |
| 5. Compres quotidianes | 16. Tenir cura d'alguna persona (gent gran nens...) |
| 6. Compres no quotidianes | 17. Segona residència |
| 7. Melje/CAP (per visitar-se) | 18. Altres motius. Especificar |
| 8. Visita família o amistsats (sense dom) | 19. Gestions de treball (fora seu habitual) |
| 9. Acompanyar/recollir/buscar persones | |
| 10. Gestions de treball (fora seu habitual) | |

CODIFICACIÓ MITJÀ

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Caminant | 12. Cotxe com a conductor |
| 2. Autobús empresa | 13. Cotxe com acompanyant |
| 3. Autobús escolar | 14. Moto com a conductor |
| 4. Autocar | 15. Moto com acompanyant |
| 5. Autobús | 16. Furgoneta/ camió |
| 6. Metro | 17. Bicieta |
| 7. Tramvia | 18. Cadira de rodes, scooter o vehicles per persones amb dificultats de mobilitat |
| 8. Ferrocarrils Generalitat (FGC) | 19. Patinet |
| 9. Renfe Rodalies | 20. Segway o altres ginyis |
| 10. Renfe regional | 98. Altres mitjans |
| 11. Taxi | |

CODIFICACIÓ APARCAMENT COTXE/MOTO

A. AL CARRER

1. Sí
A. Pagant (zona blava, verda, altres colors)
B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona residents, c/d gratuïta per l'hora, inclòs descampat)

2. No

B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)

3. Sí

- A. Pagant
B. Sense pagar o lliure

4. No

C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)

5. Sí

- A. Pagant
B. Sense pagar o lliure

6. No

D. ALTRES

7. Propietat, lloguer, concessió
8. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càlçada
9. No aparca, només para un moment
98. Altres. Especificar _____ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Només en cas de desplaçaments amb destinació no casa (V03A#1), fets en Cotxe/Moto/Furgoneta i camió (V03G-I=12,14,16) i que aparquen sense pagar (P3.I.K=1aB, 3bB, 5bB)

P30. ENS HA DIT QUE NO VA PAGAR PER APARCAR EN DESTINACIÓ. EN CAS QUE TOTS ELS VEHICLES HAGUESSIN DE PAGAR PER APARCAR ALS CENTRES URBANS, QUÈ FARIA?

3 motius o respostes màxim (no llegir-les) (rotar respostes)

- | | | |
|-------------------------------|---|------------------------------------|
| 1. Pagaria | 5. Aniria en moto | 9. Deixaria de fer el desplaçament |
| 2. Aniria en transport públic | 6. Aniria en patinet, Segway o altres ginyis | 98. Altres _____ |
| 3. Aniria en bicicleta | 7. Buscaria un lloc per aparcar i fer intermodalitat amb transport públic | |
| 4. Aniria a peu | 8. Llogaria o compraria un pàrquing | 99. NS/NC |

P31. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS ACTIU/OCUPAT I NO INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS. AIXÒ ÉS CORRECTE?

1. Sí, perquè treballa a casa 3. Sí, estava de baixa 97. No, no és correcte → CORREGIR P3
2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances 4. Només va treballar unes hores 98. Altres. Especificar _____ 99. NS/NC

ALTA MOBILITAT LABORAL

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina.

P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONI:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Taxistes i xofers d'automòbils | 4. Distribució amb bicicleta/motocicleta/ciclomotor (missatgers, repartidors) |
| 2. Conductors d'autobús/autocar/tren | 5. Representants de comerç i tècnics de vendes |
| 3. Conductors camió/furgoneta | 6. Tècnics de manteniment i reparacions |
| | 98. Altres. Especificar _____ |
| | 99. NS/NC |

P5. QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:

- | | | |
|---|--------------------|-------------------------------|
| 1. A peu | 4. Cotxe | 98. Altres. Especificar _____ |
| 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.) | 5. Furgoneta/camió | |
| 3. Moto | 6. Bicieta | |

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina

P6. UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?

1. Si 2. No

VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P7. VALORI ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:

- A. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona)
- B. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona)
- C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona)
- D. El preu del transport públic en relació als serveis oferits, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat)

ÚS DE MITJANS DE TRANSPORT

FILTRE → Per a totes les persones entrevistades

P8A. INDIQUI, SI US PLAU, L'ÚS QUE VOSTÈ FA DELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT

1. Mai/Quasi mai 2. A vegades 3. Sovint 4. Quasi sempre 5. Sempre

	P8a Ús	P9 Satisfacció
A. Anar a peu	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B. Anar en bicicleta	<input type="text"/>	<input type="text"/>
C. Anar en cotxe com a conductor	<input type="text"/>	<input type="text"/>
D. Anar en cotxe com a acompanyant	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E. Anar en moto	<input type="text"/>	<input type="text"/>
F. Anar en transport públic en general: metro, bus, tren, tramvia o taxi/Uber/Cabify	<input type="text"/>	<input type="text"/>
P. Anar en patinet, segway, altres ginyes	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FILTRE → Per a les persones que han contestat que si utilitzen transport públic (P8a F>1)

P8B. DEL SEGÜENT LLISTAT DIGUI'NS QUINS TRANSPORTS PÚBLICS UTILITZA:

1. Si/A vegades/Sovint/Quasi sempre/ Sempre 2. No/Mai/Quasi mai

	P8b Ús	P9 Satisfacció
G. Metro	<input type="text"/>	<input type="text"/>
H. Bus urbà de Barcelona (TMB)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
I. Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
J. Bus interurbà	<input type="text"/>	<input type="text"/>
K. Tramvia	<input type="text"/>	<input type="text"/>
L. Renfe rodalies	<input type="text"/>	<input type="text"/>
M. Renfe regional/mitja distància	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N. FGC	<input type="text"/>	<input type="text"/>
O. Taxi/Uber/Cabify	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FILTRE → Només per a usuaris (P8a A-F>1 i P8b G-O=1)

P9. AVALUI LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).

FILTRE → Només per a persones que treballen i/o estudiants (P1a recod=1,6)

P10a. LES CONDICIONS METEOROLÒGIQUES (PLUJA TEMPERATURA...) MODIFIQUEN EL MITJÀ DE TRANSPORT QUE UTILITZA PER A ANAR A LA FEINA O A ESTUDIAR?

- P14a 1. No 2. Si > P10b. Quin fa servir habitualment? 3. No faig el desplaçament (No llegir)

P10c. Quin fa servir quan plou?

(CODIFICACIÓ MITJÀ)

(A tothom) **P11a. LES CONDICIONS METEOROLÒGIQUES (PLUJA TEMPERATURA...) MODIFIQUEN EL MITJÀ DE TRANSPORT QUE UTILITZA A L'HORA DE FER DESPLAÇAMENTS PERSONALS (A COMPRAR, OCI, VISITA AL METGE, ETC.)?**

- P15a. No 2. Si → P11b. Quin fa servir habitualment? 3. No faig el desplaçament (No llegir)

P11c. Quin fa servir quan plou?

(CODIFICACIÓ MITJÀ)

P12. VALORI EN UNA ESCALA DE 0 (no passa mai) A 10 (passa continuament), FINS A QUIN PUNT SÓN FREQUENTS LES SEGÜENTS SITUACIONS AL TRANSPORT PÚBLIC (TREN, METRO, AUTOBUS, TRAMVIA,...):

- a. Robatoris (de bossa, cartera, mòbil,...)
- b. Comentaris o gestos sexuals no desitjats
- c. Fregaments, acostaments sexuals no desitjats
- d. Agressions sexuals, violacions
- e. Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P13. VALORI LA POR QUE TÉ DE PATIR ELS SEGÜENTS FETS AL TRANSPORT PÚBLIC, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) a 10 (moltíssima por):

- a. Robatoris (de bossa, cartera, mòbil,...)
- b. Comentaris o gestos sexuals no desitjats
- c. Fregaments, acostaments sexuals no desitjats
- d. Agressions sexuals, violacions
- e. Altres agressions físiques o verbals (no sexuals)

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P14. TAMBÉ EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC, VALORI DE 0 (gens) A 10 (moltíssima) LA SEGURETAT QUE LI PROPORCIONA):

- a. La presència de conductors, de personal laboral i de vigilància
- b. Els dispositius de seguretat (càmeres de vídeo-vigilància, interfons de socors,...)
- c. La neteja, el bon estat de les instal·lacions i dels vehicles

FILTRE → Només per a usuaris del transport públic (P8a F>1)

P15. Per por a patir assetjament o agressions sexuals al transport públic amb quina freqüència...?
(1=Mai/quasi mai, 2=A vegades, 3=Sovint, 4=Quasi sempre, 5=Sempre)

- a. Evita viatjar sol/a
- b. Evita agafar el transport públic a la nit o quan es fa fosc
- c. Evita utilitzar parades o estacions poc freqüentades
- d. Evita utilitzar estacions o parades amb poca visibilitat, poc il·luminades

DADES PERSONALS

P_ANY. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19 o 20 (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de la persona)

P16. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

1. Catalunya
2. Resta d'Espanya
98. Altres. Especificar

P17. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS:

1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerç, ESO, graduat escolar)
3. Secundaris (Preu, Batxillerat actual, FP, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
98. Altres. Especificar
99. NS/NC

P18a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?

1. Sí 2. No

FILTRE → Només si la tenen (P18=1)

P18b. DE QUIN GRAU?

1. Entre el 33% i el 64%
2. Entre el 65% i el 74%
3. Igual o superior al 75%
99. NS/NC

P18c. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (llegir)

1. Amb cadira de rodes
2. No em puc moure, em porten per sortir de casa
3. Amb croses
4. En qualsevol mitjà de transport (peu, bici, transport públic, cotxe, etc.); No tinc dificultats per moure'm
5. Altres. Especificar:

(llegir): En nom de les administracions responsables del transport públic, moltes gràcies per la seva col·laboració.

OBSERVACIONS

1. Als residents a Barcelona ciutat se'ls pregunta l'adreça encara que sigui aproximada. I millor al principi del qüestionari.